"І досі по ночах літаю!.." 5 стор.

Микола Азаров пообіцяв держзамовлення КБ "Південне" 11 стор.

НА ВАРТІ НЕБА УКРАЇНИ!

www.krula.com.ua

Крила України

24 – 28 жовтня 2011 року

e-mail: krula_ukr@ukr.net

№ 43 (603)

НОВИНИ/КОМЕНТАРІ/ДОЗВІЛЛЯ/СПОРТ

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРІ:

Президент України Віктор Янукович:

"Проект "Циклон-4 – Алкантара" реалізується за графіком"



Читайте на 11 стор.

"Військове містечко – 300": перші результати



Читайте на 3-4 стор.

Миротворці готуються до другого туру

Читайте на 2 стор.

Перші Мі-2, модернізовані на реанімованому Вінницькому авіаційному заводі, піднялися у небо. Нову техніку презентували 25 жовтня до 50-літнього ювілею Вінницького авіаційного заводу.

Читайте на 3 стор.

ЮВІЛЕЇ

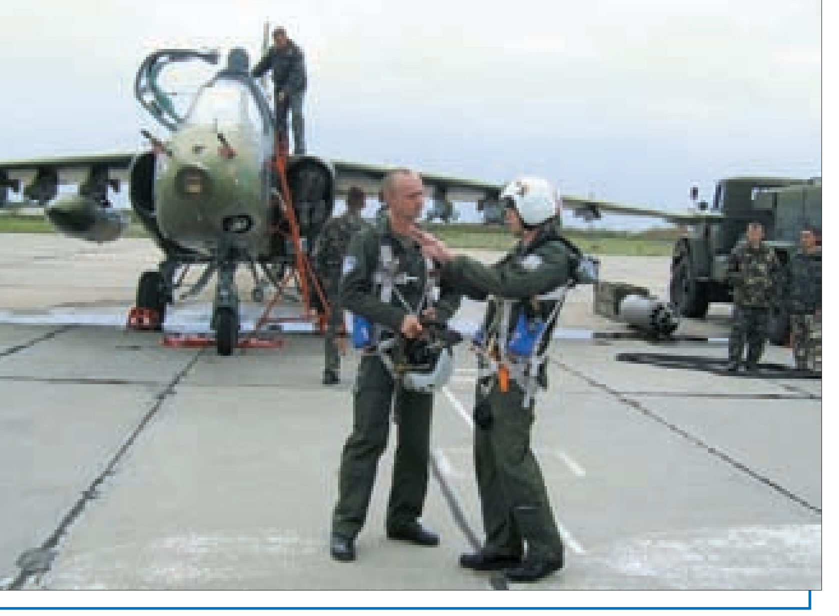
На варті мирного неба

Четвертого листопада виповнюється 35 років бригаді тактичної авіації ПС ЗС України, що дислокується у місті Миколаїв. Продовжуючи славні традиції своїх попередників, особовий склад освоює новітню техніку, удосконалює льотний вишкіл. Близько 65 льотних змін проведено цього року в військовій частині. Такі невпинні тренування всіх підрозділів бригади удосконалюють майстерність та професіоналізм особового складу, дозволяють при необхідності забезпечити недоторканість нашої Батьківщини.

За роки, що минули, й до сьогодні авіатори брали участь у багатьох навчаннях, в тому числі й міжнародних. Справжнім доказом вміння пілотувати літаки, застосовувати озброєння стало дослідницьке командно-штабне навчання "Адекватне реагування – 2011".

Поряд із досвідченим льотним складом на крило стає і молодь, яка закріплює своє вміння у повітрі.

Матеріал читайте на 8-9 стор.



"Літаюча парта": одеський варіант



26 жовтня Україні, як авіаційній державі, прекрасний подарунок зробили одесити. В Одесі, на аеродромі Школьний, відбулась урочиста презентація одразу двох нових типів літаків, побудованих на Державному підприємстві "Одеське авіаційно-ремонтне підприємство "Одесавіаремсервіс". Військові авіаремонтники презентували широкому загалу легкий багатоцільовий літак С09 "Дельфін" та спеціалізований сільськогосподарський літак "Фермер-300". На презентації літаки здійснили польоти в небі над Школьним, під час яких льотчики продемонстрували гостям підприємства та чисельним представникам центральних та регіональних засобів масової інформації пілотажні можливості літаків. За польотами уважно спостерігали не лише журналісти й гості, а й професіонали льотної та авіаційно-інженерної справи – перший заступник начальника Генерального штабу Збройних Сил України генерал-лейтенант Володимир Артюх, командувач Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-полковник Сергій Онищенко, командир Повітряного командування "Південь" генерал-майор Павло Зуєв та його заступник з авіації генерал-майор Сергій Дроздов, колишні Головнокомандувачі Військово-Повітряних Сил генерал-полковник у відставці Віктор Стрельников та Військ Протиповітряної оборони генерал-полковник у відставці Володимир Ткачов, а також чимало інших фахівців найвищого ґатунку.

Закінчення на 2 стор.

АВІАВИРОБНИЦТВО

Закінчення. Початок на 1 стор.

"Літаюча парта": одеський варіант

– Спеціалізований сільськогосподарський літак "Фермер-300" – це те, чого не вистачає українським фермерам та сільськогосподарським підприємствам, – сказав, представляючи літаки, директор ДП "ОАРП "Одесавіаремсервіс" Віталій Юхачов. – Цей літак має раціональну та просту конструкцію, орієнтовану на серійне виробництво. За своїми технічними характеристиками "Фермер" не поступається кращим світовим зразкам сільськогосподарської авіації, а за своєю економічністю та ефективністю обробки полів він набагато вигідніший, ніж такі відомі літальні апарати, як "Бекас", "Аеропракт", Ан-2 та інші.



Про потреби фермерів у такій машині однозначно висловив загальну думку голова Одеської обласної державної адміністрації Едуард Матвійчук:

– Літак "Фермер" дуже ефективний: якщо для опилення гектару поля раніше в середньому потрібно було витратити до 200 гривень, то з використанням цього літака ціна знизиться до 25. Одещина – область аграрна, тож цей літак стане знахідкою для фермерів, аграріїв та сільськогосподарських виробників.

Що ж стосується літака С09 "Дельфін", то всі присутні були одностайні у думці: він має велике майбутнє.



– Віталію Володимировичу, скажіть, будь ласка, який інтерес являє собою цей легкомоторний літак для Збройних Сил України? – поставив запитання директорові заводу командувач Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-полковник Сергій Онищенко.

Звичайно, командувач і директор підприємства вже неодноразово обговорювали перспективи прийняття нового типу літака на озброєння Повітряних Сил, проте перед широким загалом ці думки раніше не висловлювалися.

– Літак "Дельфін" у майбутньому повинен забезпечити навчання курсантів-льотчиків Повітряних Сил, які сьогодні починають свою льотну практику на літаках Як-52. "Дельфін" набагато вигідніший з економічної точки зору, і водночас курсанти опанують на ньому ази льотної справи у повному обсязі, – відповів Віталій Юхачов. – Тобто, вони навчатимуться основ техніки пілотування – польоти по колу, в зону на простий, складний та вищий пілотаж, навчатимуться виконувати штопор та виходити з нього, навчатимуться основ навігації, техніки пілотування за приладами при заході на посадку з використанням посадкових систем. Також на цьому типі літака курсанти-льотчики навчатимуться дій в особливих випадках та виконуватимуть польоти за заданими маршрутами. Одним словом, цей літак дозволить здійснювати навчання у повному обсязі при значній економії пального.



Крім того, як розповів директор підприємства, багатоцільовий літак С09 "Дельфін" розрахований і на приватних покупців. Він буде затребуваний як серед бізнесменів-любителів авіації, так і як літак-таксі – для перельотів місцевими повітряними лініями – з однієї точки країни до іншої у той час, коли рейсового літака довелося б певний час чекати. Чекають на цей літак і прикордонники, і гідрометеорологи, адже він дуже зручний для виконання польотів з метою моніторингу земної та водної поверхні.

– Виготовлення нових літаків одеським підприємством розвине цю галузь, дасть нові робочі місця, надходження коштів до місцевого бюджету. Такі літаки обов'язково отримають своє місце на ринку. Пасажирський літак "Дельфін" дуже вигідний за рахунок своєї дешевизни й безпечності. До Києва він може долетіти за півтори години. Можна замовити його, сісти та полетіти, – додав губернатор Одещини Едуард Матвійчук.

Нові літаки підприємство вироблятиме у кооперації з російськими колегами з Казані.

– Підприємство "Одесавіаремсервіс" має усі необхідні потужності для того, щоб ми разом уже у найближчі роки могли випустити перші серії з 50 літаків одного й 50 – другого типу, – зазначив директор російського ТОВ "Фірма МВЕН" Віктор Єрмоленко.

Які ж перспективи мають нові літаки одеського виробництва? На це запитання журналістів під час прес-конференції директор заводу відповів так. Протягом близько року триватиме процес сертифікації нових типів авіаційної техніки, після чого розпочнеться їх серійне виробництво. А там, будемо сподіватися, недалеко й той день, коли легкомоторний багатоцільовий літак С09 "Дельфін" буде прийнято на озброєння Збройних Сил України.

Олексій Тригуб.
Фото автора.

СЕЗОННЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ

Техніка готова до морозів

Частини Повітряних Сил завершили переведення техніки і озброєння на зимовий період експлуатації. Так, у зенітному ракетному полку Повітряного командування "Центр" Повітряних Сил Збройних Сил України, що на Харківщині, цей захід проводився у два етапи. Перед початком сезонних робіт командири підрозділів провели дефектування і поглиблену перевірку технічного стану ОВТ, відбулася технічна конференція та інструкторсько-методичні заняття.



Водії та спеціалісти ремонтних бригад залучалися на практичні заняття, в ході яких ознайомилися з технологію виконання найбільш складних робіт з обслуговуванню систем, агрегатів і механізмів машини, послідовність виконання регулювань на автомобілях тощо.

Перед початком практичної частини "сезонки" офіцер відділу озброєння Управління автобронетанкової та електрогазової техніки Повітряних Сил ЗС України полковник Сергій Дубінін перевірив готовність військової частини до сезонних робіт.

Щоденно перед початком робіт на техніці проводився інструктаж щодо заходів безпеки, а начальник автомобільної служби майор Олег Тарасов особисто контролював виконання робіт.

Серед труднощів, які виникли в ході сезонного технічного обслуговування, заступник командира з озброєння – начальник технічної частини підполковник Олег Кучерявий назвав брак пального для проведення експлуатаційних регулювань із запуском двигунів і силових агрегатів. Проте, незважаючи на проблеми, бригада з поставленим завданням впоралася і підготувала техніку до холодів.

Таким чином, за два тижні 70 військовослужбовців полку змогли якісно обслужити понад 80 одиниць зразків озброєння і військової техніки парку бойових машин військової частини.

www.mil.gov.ua

НАШІ В ЛІБЕРІЇ

Миротворці готуються до другого туру

Українські миротворці 56-го окремого вертолітного загону сил Місії ООН у Ліберії продовжують патрулювання столиці Ліберії – Монровії, околиць міста та кордонів республіки.

Нагадаємо, що з 11 жовтня у Ліберії проходять вибори Президента країни та парламенту. Як і передбачалося, після першого туру жоден з кандидатів на пост глави держави не набрав 50 відсотків голосів, тож на ліберійців чекає другий тур, який заплановано на 8 листопада. Готується до повторного народного волевиявлення і український миротворчий контингент.

Екіпажі вертольотів Мі-24 та Мі-8 щодня патрулюють визначені Місією ООН території, нинішньої ротації загальний наліт загону складає більше 1500 годин. Шість сотень – за екіпажами Мі-24, і трохи більше – 900 годин налітали "вісімки". За цей час вертолітники перевезли 100 тонн вантажу та до 3500 пасажирів.

Варто згадати, що українські миротворці у надкороткі терміни провели передислокацію вертолітної ланки Мі-24 з Республіки Кот-д'Івуар на аеродром Робертсфілд, тож тепер у розпорядженні Місії ООН у Ліберії 11 гвинтокрилих



машин – три вертольоти Мі-24 і вісім Мі-8. А спостерігачі з різних держав наглядають за дотриманням порядку з повітря.

Повітряне забезпечення ліберійських виборів, без сумніву, є одним з найважливіших завдань 15-ї ротації загону. І льотно-підйомний склад, і всі підрозділи забезпечення посилено працюють над тим, щоб саме в цей період не допустити жодних збоїв в роботі техніки чи особового складу.

А тим часом льотчики підвищують свою майстерність. За чотири з половиною місяці

За час ротації більше десяти молодих військових льотчиків вперше вилетіли самостійно з місця командира екіпажу.

Керівництво загону намагається планувати льотні зміни із максимальним залученням до польотів льотного складу. Окрім виконання щоденних завдань Місії ООН, авіатори планують й тренувальні льотні зміни.

Юрій Ігнат.
Ліберія.
Фото автора.

ПОЗИЦІЯ



Президент України Віктор Янукович ветував закон про біометричні паспорти.

Біометричних паспортів не буде

Відповідний указ розміщено на сайті Президента. На його думку Закон "Про документи, що посвідчують особу та підтверджують громадянство України" не може бути підписаний, оскільки:

– несе ризики порушень конституційних прав громадян та гарантій цих прав, загальновизнаних прав особи, засадничих підвалин існування демократичної правової держави, якою є Україна;

– порушує взяті Україною міжнародні зобов'язання, є кроком назад на шляху впровадження європейських та міжнародних стандартів у сфері захисту прав людини, виконання Плану дій щодо лібералізації Європейським Союзом візового режиму для України;

– не забезпечує безпеку громадян;

– призведе до невиправданого суттєвого збільшення бюджетних витрат, негативно позначиться на бюджеті кожної сім'ї;

– низка пропонованих Законом новацій не відповідає нагальним потребам сьогодення, є необгрунтованою та неприйнятною.

Підготувала Наталія Ярмілко. "Крила України".

БУДІВНИЦТВО

"Військове містечко – 300": перші результати

25 жовтня відбулася урочиста церемонія вручення Міністром оборони України Михайлом Єжелем оглядових ордерів військовослужбовцям у новозбудованому будинку в Гостомелі. У заході взяли участь заступник глави оборонного відомства Ігор Кушнір, перший заступник начальника Генерального штабу Збройних Сил України генерал-лейтенант Володимир Замана, керівники структурних підрозділів Міністерства оборони України та Генерального штабу ЗС України, представники органів місцевої влади, запрошені почесні гості, військовослужбовці Гостомельського гарнізону.





Виступаючи перед присутніми, Міністр оборони України Михайло Єжель підкреслив, що будинок, який здається, є першим збудованим за програмою "Військове містечко – 300".

За його словами, сутність програми полягає в тому, що протягом наступних кількох років у різних регіонах нашої держави планується побудувати 300 військових містечок з інфраструктурою для забезпечення військовослужбовців Збройних Сил України житлом.

– Ми налаштовані на серйозну роботу задля вирішення житлової проблеми у Збройних Силах. Впевнений, що не за горами той час, коли ми здаватимемо трьохсоте військове містечко в рамках започаткованої цього року програми, – наголосив глава оборонного відомства.

Михайло Єжель акцентував увагу на тому, що виконання заходів з метою забезпечення військовослужбовців житлом, у тому числі в рамках програми "Військове містечко – 300", є можливим завдяки підтримці з боку Президента України – Верховного Головнокомандувача ЗС України та Уряду України.

– Сьогодні ми маємо ритмічне фінансування наших проектів щодо закупівлі та будівництва житла, в першу чергу програми "Військове містечко – 300", – підкреслив Міністр оборони України, зазначивши, що на 2012 рік в проекті бюджету військового відомства передбачено 600 мільйонів гривень на розв'язання житлової проблеми у війську.

Продовження на 4 стор.

ЕНЕРГЕТИКА

За газ домовлятимуться з МВФ

Микола Азаров переконаний, що під час переговорів з МВФ вдасться домовитися про непідвищення тарифів на газ для населення.

Уряд виходить з позиції, що вдасться знайти порозуміння з МВФ і не підвищувати зараз тарифи на газ і теплову енергію для населення. "Нас очікують непрості, складні переговори, але ми розраховуємо досягти взаєморозуміння", – підкреслив Микола Азаров, коментуючи переговорний процес з МВФ.

Прем'єр-міністр розраховує на успішне завершення газових переговорів з Російською Федерацією, що разом з реалізацією програм енергоефективності та енергозбереження дозволить не підвищувати тарифи для населення.

Прем'єр-міністр підкреслив, що всі пункти програми співпраці з МВФ виконуються, і він очікує на позитивні результати роботи місії МВФ в Україні. Про це повідомляє департамент інформації та комунікацій з громадськістю Секретаріату КМУ.

УТИЛІЗАЦІЯ

Вирішено питання утилізації боєприпасів

26 жовтня 2011 року Кабінет Міністрів України прийняв постанову "Деякі питання утилізації боєприпасів за договорами, укладеними Державним космічним агентством у 2009 році".

Рішення Уряду спрямовано на розв'язання проблеми оплати виконаних робіт та завершення подальшої утилізації 450 тонн боєприпасів, завезених в 2009 році на територію підприємств космічної галузі.

Проблема виникла через недофінансування в 2009 році програми утилізації звичайних видів боєприпасів та передачі функцій замовника у 2010 році до Міністерства оборони. Відповідно до постанови, Міноборони як єдиний замовник робіт з утилізації боєприпасів визначається правонаступником у частині оплати робіт за договорами про утилізацію боєприпасів, укладеними у 2009 році ДКА України. Про це повідомляє Прес-служба Державного космічного агентства.

ІНФРАСТРУКТУРА

За транспортне співробітництво

Країни-члени Європейського Союзу та Східного партнерства – за транспортне співробітництво. Декларацію, що регламентує наміри між країнами ЄС та Східного партнерства, від імені України підписав Віце-прем'єр-міністр України – Міністр інфраструктури Борис Колесніков у рамках конференції міністрів транспорту Східного партнерства (м. Краків, Польща).

На думку представників держав-учасників, співробітництво в галузі транспорту між Євросоюзом та державами, що межують з ним, дозволить полегшити безпечне пересування громадян з туристичною метою та перевезення вантажів між ЄС та країнами Східного партнерства. Відтак учасники конференції відзначили, що в загальних інтересах міжнародних партнерів проводити модернізацію транспорту, перетворюючи його у значно безпечніший та надійніший.

На думку міністрів транспортних відомств, присутніх на конференції, удосконалення транспортних зв'язків між європейськими країнами та їхніми державами-сусідами потрібно досягати за рахунок більш тісної інтеграції ринку й збалансованого покращення інфраструктури. Задля цього країни ЄС та Східного партнерства домовилися спільно працювати над досягненням високого рівня безпеки перевезень, встановленням екологічних та соціальних стандартів, вдосконаленням адміністративних процедур при перетині кордонів та усунення вузьких місць в інфраструктурі.

Вирішити фінансові питання, необхідні для покращення транспортного сектору, на переконання фахівців, дозволить співпраця з міжнародними фінансовими інститутами. Про це повідомляє прес-служба Міністерства інфраструктури.

АВІАБУДУВАННЯ

Вінницький авіазавод модернізував перші Мі-2

Перші Мі-2, модернізовані на реанімованому Вінницькому авіаційному заводі, піднялися у небо. Нову техніку презентували 25 жовтня до 50-літнього ювілею Вінницького авіаційного заводу. Кожен гелікоптер коштує 850 тис. доларів. До кінця року на заводі оновлять ще 5 машин. А за два роки на "ВіАЗі" випустять абсолютно новий вітчизняний вертоліт.



Після досягнутих домовленостей між обласною владою та запорізькою компанією "Мотор Січ", яка на сьогодні є лідером авіабудування в державі, Вінницький авіаційний завод отримав "друге дихання". Успішне виконання силами "ВіАЗу" першого замовлення голова Вінницької облдержадміністрації Микола Джига назвав знаковою подію для області і її галузі машинобудування.

Голова ради директорів ПАТ "Мотор Січ" В'ячеслав Богуслаєв зазначив, що з вінницьким підприємством пов'язані ще більш амбітні плани. І модернізація гвинтокрилів Мі-2 – тільки перший етап роботи. Поки що інвестиції у завод склали 15 млн. грн., а передбачається – 85 млн. "Ця програма розрахована на декілька років. В наступному році буде уже новий тип вертольота, уже з іншим двигуном, більш потужним, нашим українським, запорізьким. А за два з половиною роки буде абсолютно новий український вертоліт", – розповів В'ячеслав Богуслаєв.

У нової машини будуть кращі характеристики, і вона буде більше затребувана на ринку,як зазначив Богуслаєв. "Тут злітна маса 3,5 т, а ми будемо робити загальною злітною масою 6 т з розрахунку на 15-16 пасажирів. Це – найбільш затребуваний розмір і клас вертольота у світі", – уточнив він.

Керівник "Мотор Січ" повідомив, що на підприємстві створять 2,5 тис. робочих місць. "Чисельність працюючих збільшилась у 150 разів! Ми повинні довести проектно-розрахункову потужність цього заводу до 2,5 тис. людей в найближчі два роки", – сказав Богуслаєв.

Становленню нового підприємства влада сприятиме і надалі. Міська рада уже зменшила податкове навантаження на авіазавод. "Ми вже звільнили підприємство на цей рік на півмільйона гривень від сплати податку на землю, крім того, ми визначилися з тими заборгованостями, яких близько 2 млн., і ми теж їх повністю реструктуризуємо таким чином, щоб підприємству це було зручно", – зауважив міський голова Володимир Гройсман.

Наразі підприємство знаходиться у процесі санації, повідомляє департамент інформації та комунікацій з громадськістю Секретаріату КМУ.

Підготувала Наталія Ярмілко. "Крила України".

БУДІВНИЦТВО

“Військове містечко – 300”: перші результати

Закінчення. Початок на 3 стор.

Розкриваючи деталі програми “Військове містечко – 300”, керівник оборонного відомства зауважив, що на даний час по всій території України нараховується близько 150 військових містечок, де можна зводити житло.

– На розгляді в Кабінеті Міністрів України знаходиться документ, який дає можливість спільної забудови, а також залучення інвестицій в будівництво житла для військових, – повідомив він.

Говорячи про будівництво житла для військових у Гостомелі, Михайло Єжель поінформував, що загалом тут буде збудовано 16 будинків.

– Гостомельський гарнізон, в якому ми представили пілотний проект “Військове містечко – 300”, стане зразковим щодо створення житлового фонду, – висловив переконання Міністр оборони України.

Він також зауважив, що вже сьогодні поряд зі зведеним будинком закладені фундаменти ще двох.

– Ці будинки зводяться за новітніми технологіями, у тому числі енергозберігаючими, – підкреслив Михайло Єжель.

Глава оборонного відомства особисто вручив ордери на квартири 16 сім’ям військовослужбовців Гостомельського гарнізону. З донькою офіцера Яною Олексенко, з якою в березні поточного року Міністр відкрив пам’ятний знак на місці першого будинку, Михайло Єжель переступив поріг нової батьківської оселі.

Міністр оборони України детально ознайомився із перспективою забудови території цього військового містечка у Гостомелі, а також поспілкувався з мешканцями гарнізону.

– За півтора-два роки проблему із забезпеченням військовослужбовців житлом у Гостомелі буде вирішено. У цьому гарнізоні сьогодні на квартирному обліку перебувають близько 400 військовослужбовців. Програма “Військове містечко – 300” передбачає забезпечити їх комфортабельним житлом – квартирами або гуртожитками, – наголосив Михайло Єжель.

Глава оборонного відомства підкреслив, що програма “Військове містечко – 300” передбачає будівництво не лише власне житла, а й інфраструктурних об’єктів – шкіл, дитячих садків, медичних закладів, магазинів, закладів харчування, спортивних комплексів тощо.

Міністр оборони України переконаний, що житлові комплекси такого типу будуватимуться в кожному гарнізоні ЗС України.

– Цифра 300 у назві програми – це кількість військових містечок, де буде збудовано житло. Кожен військовослужбовець Збройних Сил України матиме службове житло, – зазначив Михайло Єжель.

За повідомленням Департаменту преси та зв’язків із засобами масової інформації Міноборони.

В НОГУ З ЧАСОМ

Оперативне втручання стає ефективнішим

Близько половини чоловіків після 40 років починають стикатися з проблемами, говорити про які вголос не прийнято. З’являються неприємні симптоми, що напряму пов’язані з простатою, яка відіграє вельми важливу роль в житті чоловіка. Не даремно простату називають “другим серцем” представників сильної половини людства. На жаль, це серце дуже вразливе. Доброякісна гіперплазія передміхурової залози, або, як її ще називають, аденома простати, після досягнення пацієнтом 45 років має тенденцію до зростання з кожним десятиліттям. Між тим, звертатися до лікаря з настільки делікатним питанням чоловіки не поспішають до тих пір, поки вистачає терпіння. У результаті доводять ситуацію до тієї стадії, коли вже потрібно термінове хірургічне втручання.



У Білоцерківському військовому госпіталі завідувач урологічного відділення Головного військово-клінічного медичного центру полковник м/с Ярослав Собков провів майстер-клас з оперування аденоми простати, використовуючи трансуретральний резектоскоп. Головна перевага цієї процедури полягає в тому, що хірургічне втручання проводиться за допомогою ендоскопічної техніки, без яких-небудь розрізів зовні.

– Останніми роками, – розповідає полковник м/с Ярослав Собков, – спостерігається тенденція до широкого застосування малоінвазійних технік при оперативному лікуванні. Це дозволяє досягнути бажаних результатів з меншою травматизацією хворих, скороченням термінів перебування хворих в стаціонарі та кращих віддалених результатів. Тому для військових лікувальних закладів, завдяки керівництву МО України, закуповується новітня апаратура. Зокрема, медичні установи отримають незабаром ще п’ять трансуретральних резектоскопів, що суттєво покращить урологічну допомогу хворим. Якщо раніше таке медичне устаткування було лише в медичних Центрах, то тепер воно з’являється і в гарнізонних госпіталях. В рік проводиться понад 1000 подібних операцій у військових лікувальних закладах, і, на жаль, кількість урологічних хворих збільшується.

– Протягом дня, – говорить старший ординатор відділення урології Військово-клінічного медичного центру Центрального регіону майор м/с Олександр Циц, – було прооперовано із застосуванням трансуретрального резектоскопа трьох пацієнтів. Даний апарат урологами широко застосовується, зокрема і під час лікування поверхневих пухлин сечового міхура, раку, склерозу простати. А покращення ендоскопічних інструментів і вдосконалення методик зробили це втручання “золотим стандартом” хірургічного лікування доброякісної гіперплазії передміхурової залози.

Варто зазначити, що апарат дозволяє виконувати операції навіть при захворюваннях серцево-судинної системи, у тому числі хворим з кардіостимуляторами. Ризик пошкоджень при використанні резектоскопа зведений до мінімуму.

Руслан Лінник.
“Крила України”.
Фото автора.

30 ЖОВТНЯ – ДЕНЬ АВТОМОБІЛІСТА І ДОРОЖНИКА

Водій з великої літери

Жодна військова частина не може вважатися боєздатною без підготовленої та справної техніки, це – аксіома. У будь-якій військовій частині більшості армій країн світу передбачена автомобільна служба чи їй подібна, яка й відповідає за парк бойових машин частини. Не є секретом, що сьогодні в ЗС України існує ціла низка проблем як з фінансовим, так і з матеріальним забезпеченням цих служб. Проте українські військові автомобілісти намагаються докладати максимум зусиль, щоб забезпечити живучість техніки. Зайшовши до автопарку, часто можна побачити, що водії за будь-якої погоди лагодять свою техніку, яка, за великим рахунком, давно вже мала бути списана. Однак машини продовжують справно служити, щоденно виходячи на маршрути. Це, в деякій мірі, насправді героїчна робота, адже вимагає 100-відсоткової віддачі.



У Харкові, у зенітному ракетному полку Повітряного командування “Центр” Повітряних Сил Збройних Сил України, з нагоди Дня автомобіліста і дорожника було проведено святкові урочистості. Командир частини підполковник Ігор Колєснік заохотив грамотами та подяками низку представників цієї професії. Відверто можна сказати, що на плечах більшості з них й тримається боєздатність техніки автомобільного парку цієї бойової частини.

Серед таких військовослужбовців-передовиків командуванням частини було відзначено старанність командира автотранспортного відділення автомобільного взводу роти матеріального технічного забезпечення сержанта військової служби за контрактом Сергія Стасюка.

Ще до служби в армії Сергій з технікою був на “ти”. У 2001 році, одразу після призову, він оволодів тонкощами спеціальності водія пожежного автомобіля в одному з навчальних центрів, що на Вінниччині. Після випуску продовжив строкову службу в Одеській області на посаді водія пожежного автомобіля. Після звільнення в запас Сергій вирішив пов’язати своє майбутнє зі службою в армії і, уклавши контракт, поїхав на навчання до Богодухівської школи сержантів. Потім продовжив службу в Харкові, в зенітному ракетному полку.

За п’ять років служби в цій частині сержант Сергій Стасюк зарекомендував себе лише з позитивної сторони. У нього є усі необхідні лідерські якості, він підтягнутий у фізичному та стройовому відношенні, а також є відмінником бойового навчання. Командування військової частини говорить про нього, як про справжнього фахівця, військовослужбовця, який відмінно виконує свої функціональні обов’язки. Не перешкоджає бути кращим Сергію і те, що за ним закріплено понад 10 одиниць автомобільної техніки, а також є й підлеглий особовий склад. Сам же контрактник водить багатотонний КамАЗ-53212.

– Незважаючи на великий обсяг завдань, які покладені на цього військовослужбовця, закріплена за ним техніка завжди підготовлена та готова до використання за призначенням. Вона постійно виходить на маршрут у справному стані, – відзначає заступник командира частини з озброєння – начальник технічної частини підполковник Олег Кучерявий.

Декілька разів на рік, коли у частині проводиться підготовка молодих водіїв, як професіонал своєї справи, до заходу залучається сержант Сергій Стасюк. Він безпосередньо проводить заняття з особовим складом у ролі інструктора. Також жодного багатокілометрового автомобільного маршу не обійшлося без участі цього військовослужбовця, який може якісно навчити та пояснити молодому водієві, як діяти в тій чи іншій нестандартній ситуації на дорозі.

За словами Сергія, служба хоча і не є легкою, однак жодного разу він не жалкував, що обрав саме військову кар’єру і пов’язав її з автомобільною технікою.

– За час служби у зенітному ракетному полку я вже підготував не один десяток водіїв-строковиків, а також сам набув чималого досвіду від своїх старших колег та командирів. Тому з впевненістю можу сказати, що і в подальшому намагатимусь підвищувати свій професійний рівень та передавати свій досвід молодому поколінню водіїв, – говорить сержант Сергій Стасюк.

Слід зауважити, що нещодавно у цій частині завершилися заходи комплексного переведення озброєння та військової техніки на осінньо-зимовий період експлуатації. Комісія, перевіряючи результати сезонних робіт на техніці, відмітила у кращу сторону автомобільну техніку, закріплену за сержантом Сергієм Стасюком, яка й була показана іншим військовослужбовцям за приклад.

Дмитро Чалий.
м. Харків.
Фото автора.



"І досі по ночах літаю!.."

Ця людина увійшла в історію як перший Головнокомандувач Повітряних Сил Збройних Сил України. Військовий льотчик 1-го класу, який освоїв 6 типів літаків та провів у небі понад 2400 годин, генерал, який пройшов шлях від старшого льотчика до командувача виду Збройних Сил, Анатолій Якович Торопчин 1 листопада відзначає 60-річний ювілей.

Він народився через шість років після війни. Країна якраз поставала з руїн, і батьки народжених під уже мирним небом дітей, перемігши фашизм, здійснювали вже трудові подвиги. Серед таких був і Яків Торопчин, який війну пройшов солдатом-артилеристом, був важко поранений під Москвою. Коли народився Анатолій, сім'я Торопчиних мешкала у Казахстані. З дитинства хлопець чув від батька розповіді про війну. Він зростав у тій країні й у той період, коли патріотизм насправді був масовим, а не показовим. У країні, яка зламала хребет фашистському монстру, захист Вітчизни був найпочеснішою професією. Тому не дивно, що Анатолій, як і всі його ровесники, мріяв стати військовим. І – як більшість хлопчаків – обов'язково льотчиком! Він навіть не знав, подаючи документи для вступу до Ставропольського вищого військового авіаційного училища льотчиків і штурманів ППО імені Героя Радянського Союзу маршала авіації В. Судця, що у родині Торопчиних він буде вже не першим льотчиком-винищувачем Військ Протиповітряної оборони! Про свого прославленого родича, Героя Радянського Союзу генерал-майора Миколу Торопчина Анатолій Якович дізнався пізніше, вже будучи офіцером. Микола Степанович був удостоєний найвищої урядової нагороди ще у радянсько-фінську війну, коли вже був командиром винищувального авіаполку. Згодом він пройшов усю Велику Вітчизняну, командуючи спочатку однією, а потім другою винищувальною авіаційною дивізією ППО, а військову службу завершив на відповідальній посаді в апараті ППО країни. Виходить, сам того не знаючи, Анатолій Якович пішов стопами двоюрідного дядька, ставши, як і він, льотчиком ППО і генералом.

Жодної миті за своє життя ця людина не пожалкувала, що зробила саме цей вибір, льотну кар'єру. В училищі командир відділення молодший сержант Анатолій Торопчин освоїв три типи авіаційної техніки – навчально-тренувальний літак L-29, літаки-винищувачі МіГ-17 та Су-15. Це був експериментальний курс: зазвичай після "літаючої парти" курсанти-льотчики освоювали лише один тип авіаційної техніки, а інші – вже у стройових частинах. А ставропольці того набору встигли освоїти аж три типи!

Після випуску молодий офіцер "всерйоз і надовго" потрапив до ракетного полігону Сари-Шаган, що у тому ж Казахстані. Майже на батьківщину, втім, все ж далекувато від батьківської домівки… Тут льотчикові довелося прослужити довгі 10 років. В одному з полків 60-ої змішаної випробувальної авіаційної дивізії офіцер пройшов службовими сходинками від старшого льотчика до командира ескадрильї.



Це були роки цікавої служби й льотної роботи. На першому і єдиному в Євразії полігоні, що призначений для розробки й випробувань протиракетного озброєння, і який займає величезну територію в 81200 кв. км, знаходиться аеродром 1-го класу "Камбала". Перший клас означає те, що злітно-посадкова смуга та вся інфраструктура аеродрому дозволяє йому приймати такі літаки, як Ан-22 "Антей", Ту-154, Іл-76 та усі інші, які менші й легші від них. Втім, у вісімдесятих роках ЗПС було реконструйовано, й відтоді аеродром Камбала був здатен стати резервним місцем для приземлення космоплана радянської багаторазової транспортної космічної системи "Буран".

Тут, на полігоні біля озера Балхаш, проходили випробування усіх радянських та російських протиракетних систем. Особисто Анатолій Якович, проходячи службу у Сари-Шагані, брав участь у випробуваннях зенітної ракетної системи С-300. На літаках МіГ-17, МіГ-21, а згодом – МіГ-23 льотчик Торопчин виконував обліт та супроводжував літаки-мішені МіГ-17, МіГ-21 та Ту-16.

Тут, у Сари-Шагані, Анатолій Якович зустрів і свою долю – кохану дружину Наталію, з якою живе душа в душу ось уже майже 40 років, виховавши двох синів, Євгена та Кирила.

У вісімдесят третьому році з посади начальника повітряної, вогневої та тактичної підготовки винищувального авіаційного полку майор Анатолій Торопчин вступив до Вищої командної академії протиповітряної оборони імені маршала Радянського Союзу Г. Жукова. Маючи прекрасну льотну практику, отриману у випробувальній авіадивізії на ракетному полігоні, офіцер протягом трьох років озброювався й новими теоретичними знаннями. Але й про практику не забував: стажувався у рідній дивізії, на аеродромі Камбала.

– Чесно відльотував по 20-30 годин, – згадує генерал-полковник запасу Анатолій Торопчин. – Мені повезло з командиром. Це була надзвичайна людина, мій вчитель, заслужений льотчик СРСР генерал-майор авіації Олексій Михайлович Уманець. Він зростив цілу плеяду талановитих льотчиків.

Після академії підполковник Торопчин прибув на посаду заступника командира полку, озброєного літаками МіГ-25ПД, що дислокувався у Запоріжжі. Ніяк, окрім як іронією долі, це не назвати! По суті, випускник академії прибув на козацькі землі з казахських земель – з Сари-Шагану. А ось його полк перед самим розпадом Союзу був передислокований до… Сари-Шагана!

Вже через рік підполковник Торопчин прийняв під командування 738-ий винищувальний авіаційний полк. До речі, цей рік для Анатолія Яковича є двічі ювілейним: 1 листопада 60 років виповнюється йому, а 17 листопада разом із однополчанами він святкуватиме 70-річний ювілей полку!

У 1990 році полковник Анатолій Торопчин очолив авіацію 60-го корпусу ППО, яким на той час командував майбутній Головком ППО України генерал-полковник Володимир Ткачов. Минув рік, і начальник авіації корпусу був списаний з льотної роботи за станом здоров'я. Звичайно, для льотчика – це біль, та ще й який! Проте офіцер розуміє, що треба себе пересилити, життя й служба продовжуються…

– Мені завжди мало вірилося, що, мовляв, колишнім льотчикам сниться небо, сняться польоти, – із сумом в очах говорить генерал. – А потім відчув це на собі: ще й як сняться! Досі по ночах літаю…

Тут автор цих рядків зробить невеличкий ліричний відступ. Знаючи багатьох льотчиків, безмежно закоханих у небо, я не повірив, що льотчик Торопчин не додав до своїх 2400 годин нальоту жодної хвилини!.. Поставивши запитання, я переконався у тому, що журналістська інтуїція мене не підвела: після списання Анатолій Якович таки піднімався у небо за штурвалом! Буквально недавно він, перебуваючи в гостях у свого друга в Росії, літав на "Бекасі". Ось що таке справжня любов до неба!

Прийнявши правильне рішення й залишившись на військовій службі, Анатолій Якович був призначений на посаду начальника штабу авіації 8-ої окремої армії ППО, що дислокувався у Києві. На цій посаді він і зустрів зміну епох, Незалежність України. А через рік повернувся до вже рідного 60-го корпусу ППО, яким на той час командував також майбутній Головком ППО та перший заступник Міністра оборони України генерал-полковник Олександр Стеценко. Генерал-майор Торопчин став його першим заступником. А в 1994 році й сам очолив корпус.

Після чотирьох років командування корпусом генерал-лейтенант Анатолій Торопчин став першим заступником командувача Військ ППО. А ще через два роки став Головкомом.

Протягом трьох років, до самого об'єднання Військ ППО і ВПС та створення на їх базі нового виду – Повітряних Сил – генерал-полковник Торопчин командував військами ППО, а потім став першим командувачем Повітряних Сил, якими командував до звільнення у 2007 році в запас.

– Повітряні Сили створювалися прекрасною командою справжніх військових професіоналів високого ґатунку, яким я дуже дякую за допомогу у становленні нового виду Збройних Сил, – говорить Анатолій Якович. – Це – і мої вчителі, і підлеглі, які завжди вирізнялися самовідданістю справі та ініціативністю. Не можна не згадати генерала армії Кузьмука, генерал-полковників Лопатіна, Стеценка та Ткачова, а також добре сформований у Вінниці кадровий склад в особі генералів Онищенка, Клімова, Синенка, Нікіфорова, Романенка, Ботова, Хижого, Шатова, Артьоменка, Сідаша, Осипенка, Хруса, Галушка, Сафронова, Кушніра, Волошенка, Ляшенка, Луніна та Алексеєва. Це – ті люди, на яких я завжди міг покластися у вирішенні будь-яких найскладніших службових питань, справжні патріоти й професіонали з великої літери. Усіх цих людей я згадую з великою теплотою. Також я дуже вдячний усім військовослужбовцям Повітряних Сил – від механіка й техніка, телефоніста, які всі сили, всю енергію віддавали службі, тим самим допомагаючи вищому командуванню формувати новий вид Збройних Сил.

Знаючи усі питання функціонування авіації, продовжує свою розповідь ювіляр, генерали, які приїхали до Вінниці з Військ ППО, нічого не стали ламати й докорінно змінювати. Вже 30 листопада командуванням нового виду Збройних Сил було прийнято управління всіма військами, поставлено на бойове чергування всі полки. А в подальшому було поновлено бойові стрільби. Стріляли, як відомо, не лише в Україні, на полігоні Чауда, але й у Росії, на полігонах Ашулук і Телемба. І стріляли – лише на "відмінно".

Не міг я не спитати й про те, як колишній командувач бачить сьогодення й перспективи виду Збройних Сил, який йому довелося формувати й очолити на етапі його становлення.

– Я бачу у Повітряних Силах гарні зрушення у плані піднятя й підтримання бойової готовності, модернізації техніки та забезпеченні, – відповів Анатолій Якович. – Це, я вважаю, велика заслуга керівництва Повітряних Сил, яке робить все для того, щоб наш вид був найкращим, високоінтелектуальним та завжди боєготовим.

Ось так бачить нинішні Повітряні Сили їх колишній командувач, людина, яка віддала службі у Збройних Силах майже сорок років, нагороджена орденами "За службу Родине в Вооружённых Силах СССР" III-го ступеня та Богдана Хмельницького, а також численними медалями й відзнаками, людина, яка провела в небі майже дві з половиною тисячі годин, а це, як для льотчика-винищувача – цифра більш ніж достойна. Анатолій Якович знає, що каже… З ювілеєм Вас, товаришу генерал-полковник!

Олексій Тригуб.
Вінниця – Одеса – Вінниця.

ВИХОВАННЯ

Звітує Умань-авіаційна

Починаючи з серпня цього року, з того часу, як в місті Умань, що на Черкащині, почала формуватися авіаційна комендатура, процес виховання особового складу та згуртування військового колективу став чи ненайголовнішим напрямом роботи для керівного складу частини в особі командира комендатури підполковника В'ячеслава Поплінського та його заступника майора Ігоря Білана.



Як ми вже зазначали в попередніх номерах газети, кадровий потенціал формувався з частин Уманського, Васильківського, Старокостянтинівського, Озернянського, Золотоніського та Миколаївського гарнізонів. А особовий склад строкової служби частини було укомплектовано з різних підрозділів зенітного ракетного з'єднання, що дислокується на Київщині. З перших кроків становлення частини, на думку її командира, важливо було створити здоровий морально-психологічний клімат та забезпечити підґрунтя для створення історії та традицій нової військової частини в дусі військово-патріотичного та духовного виховання. Пам'ятаючи, що вона знаходиться на теренах колишньої авіаційної бази, що свого часу входила до складу Чернігівського ВВАУЛ, а потім – 14-го авіаційного корпусу ВПС України, офіцери розпочали пошуки колишніх ветеранів частини, які могли поділитися надбаннями славного авіаційного минулого Уманщини. Так, із метою освячення аеродромного комплексу було запрошено протоієрея Іоанна, який в Уманській єпархії Української православної церкви відповідає за зв'язки із силовими структурами. В минулому протоієрей Іоанн (в миру – майор запасу Іван Хортюк) служив на посадах льотно-інструкторського складу авіаційного полку, що дислокувався в Умані. Наприкінці заходу освячення комплексу він повідомив військовослужбовцям, що оповістив багатьох колишніх льотчиків, в тому числі і в Росії, що в Умань повернулася авіація.

Окрім цього, особовий склад частини відвідав Кочержинський Свято-Георгіївський жіночий монастир на запрошення настоятельки матушки Рафаїли. Для воїнів-авіаторів було проведено екскурс в історію монастиря, якому виповнилося 102 роки. З'явився монастир відтоді, як блаженному Митрофану Коленчуку, жителю села Кочержинці, що на Черкащині, було божественне видіння. Після цього, власне, і з'явився сам храм, який сьогодні є місцем релігійного паломництва християн та осередком святої православної віри на Черкащині. Екскурсію провів диякон Антоній (в минулому – також військовий), який спеціально для цього прибув з Чернігівського приходу УПЦ МП на запрошення матушки Рафаїли. Після відвідування святих місць та печер, яким вже більше 100 років, воїни-авіатори взяли участь у богослужінні. Після цього на честь приїзду військових в монастирі було влаштовано святкову вечерю. До речі, транспорт для перевезення особового складу люб'язно надало керівництво ПАТ "Уманьфермаш", який є флагманом українського сільськогосподарського машинобудування та яким вже третій десяток років впевнено керує почесний машинобудівник України, кавалер державних нагород України, депутат Черкаської обласної ради, почесний громадянин міста Умань Анатолій Ліпкан.

З машинобудівниками Уманщини воїни-авіатори з початку формування частини ведуть активну співпрацю у рамках шефської роботи. Яскравим прикладом цього є допомога в працевлаштуванні дружин військовослужбовців частини на підприємствах Уманщини. А на День машинобудівника особовий склад авіаційної комендатури було запрошено на завод. Після екскурсії по підприємству воїни-авіатори взяли участь у святковій спортивно-розважальній програмі з нагоди свята. За клопотанням командира комендатури підполковника В'ячеслава Поплінського, голова правління ПАТ "Уманьфермаш" Анатолій Ліпкан розглядає можливість надання спонсорської допомоги у відвідуванні військовослужбовцями частини таких святих місць, як Києво-Печерська та Почаївська лаври, а напередодні 67-ої річниці визволення України від німецько-фашистських загарбників воїни авіаційної комендатури планують відвідати меморіал Слави в столиці України м. Києві.

Військово-патріотичне та духовне виховання – справа копітка та системна. Але, судячи з доброго задилу, у молодих авіаторів з Уманщини все вийде саме так, як вони те планують.

Сергій Фурдик.
м. Умань.

ПІДСУМКИ СЕЗОНУ

Хто побував тут вперше, неодмінно повертається знову

Центр медичної реабілітації, санаторного лікування та спеціальної підготовки особового складу Повітряних та Військово-Морських Сил ЗС України "Судак", який є членом Всеукраїнської асоціації фізіотерапевтів та курортологів, сьогодні по праву вважається одним з найкращих і найпотужніших медично-оздоровчих закладів Міністерства оборони України.



Керує цією перлиною південно-східного чорноморського узбережжя Криму керує полковник медичної служби Віктор Петрович Яцик.

Під завершення цьогорічного санаторно-курортного сезону, який стартував 1 травня і фінішує 1 листопада, у Центрі відпочили, пролікувались і пройшли реабілітацію близько чотирьох тисяч чоловік – діючі військовослужбовці, запасу і у відставці та члени їхніх сімей, учасники бойових дій, ветерани й інваліди Великої Вітчизняної війни. Із загальної кількості відпочивальників – близько 40% складає та категорія цивільних громадян, які придбали путівки до здравниці за повну вартість.



Начальник медичної частини Центру підполковник медичної служби Юрій Рябов зауважив, що у Центрі, завдяки його знаходженню в рекреаційній зоні південно-східного узбережжя Кримського півострова та унікальності місцевого мікроклімату, досить успішно лікуються захворювання серцево-судинної системи, органів дихання нетуберкульозного характеру, опорно-рухового апарату, органів травлення і обміну речовин, нервової системи, гінекологічні хвороби тощо.

Більша половина лікарів медичного закладу – лікарі вищої категорії, які постійно працюють над вдосконаленням своїх професійних знань, вмінь та навичок шляхом участі у міжнародних, всеукраїнських і регіональних медичних конгресах, конференціях і симпозіумах.

– Серед основних методів лікування, які ми успішно використовуємо, є грязелікування з використанням унікальних природних грязевих ресурсів озера Чокрак, затоки Сиваш – сертифікована для використання у країнах Європейського Союзу Сивашська сульфідна мулова грязь, бальнеотерапія – застосування лікувальних морських, трав'яних, фруктових, природно-хімічних ванн, ароматерапія, ручний масаж, питне лікування мінеральною водою "Феодосійська" тощо, – розповідає Юрій Рябов. – Серед фізіотерапевтичних методів лікування наші спеціалісти успішно застосовують світлолікування, ультразвукову, магніто-, мікрохвильову, ультрависокочастотну терапію.

Говорячи про принципово нові методи лікування і використання сучасних лікувальних технологій та підвищення ефективності реабілітації хворих, варто зазначити, що керівництво Центру "Судак" оснащує медичні відділення сучасною фізіотерапевтичною медичною технікою. Останні кілька років для лікування хворих тут успішно, і про це свідчать результати, впроваджується внутрішньо-судинне лазерне опромінення апаратом "Матрікс-ВЛОК", надвенне лазерне опромінення крові апаратами "Рефтон-01ФЛС", "Узор А-2к", ампліпульстерапія і діадинамотерапія апаратами "Тонус-2", "Ампліпульс-05", магнітотерапія низькочастотним магнітним полем апаратами "Олімп-01" та "Алмаг".

В кабінеті ультразвукового дослідження за допомогою апарата Esaote "My lab-25" відпочиваючі мають можливість пройти обстеження органів черевної порожнини, малого тазу у жінок, сечовивідної системи, щитоподібної залози, молочних залоз, м'яких тканин, суглобів, шлунку, провести ехокардіоскопію, ультразвукову доплерографію, інше.

Для підвищення рівня побутового і медичного обслуговування хворих щорічно перед стартом сезону проводиться косметичний ремонт лікувальних корпусів, медичних відділень, матеріальної бази.

– Ще до травня ми виконали косметичні ремонти в усіх лікувальних корпусах і медичних відділеннях, – зазначив начальник медичної служби Центру, – 10 кімнат для наших відпочивальників ми облаштували телевізорами, холодильниками, кондиціонерами. Хто цього року побував у нашому центрі, не міг не помітити суттєвих змін в облаштуванні у парковому стилі внутрішньої території, пляжів, спортивної бази і об'єктів дозвілля, позапериметрової прилеглої зони, огорожі, клумб, де у попередні роки хаотично стояли торговельні ятки.

Окремим і досить потужним напрямком роботи Центру є діяльність у його складі управління спеціальної підготовки та виживання особового складу.

Це управління з більше ніж сорокарічним досвідом роботи заслужило беззаперечний авторитет серед льотно-підйомного складу авіації різних видів і родів військ. Свого часу тут проходили спеціальну підготовку і реабілітацію льотчики-космонавти. Тут інструктори управління навчають виживати вдень і вночі, на морі і в горах не лише льотний склад Повітряних Сил, морської авіації ВМС чи армійської СВ, а й особовий склад спецпідрозділів СБУ, Міністерства внутрішніх справ.

Віднедавна підготовку тут почали проходити і військовослужбовці військової служби правопорядку, а зовсім скоро з'являться і підрозділи спеціального призначення СВ ЗС України.

Начальник відділу спеціальної підготовки управління підполковник Сергій Попов зазначив, що методи виживання і спеціальна підготовка, яку надають фахівці управління, задовольняє вимоги навчання елітних спецпідрозділів передових країн світу. Лише цього року курс виживання в Центрі пройшли майже 400 військовослужбовців – льотно-підйомний склад різних видів Збройних Сил, родів авіації та спеціалісти пошуково-рятувальних і парашутно-десантних служб.

Тож, ще один курортно-лікувальний сезон в Центрі медичної реабілітації, санаторного лікування та спеціальної підготовки особового складу Повітряних та Військово-Морських Сил ЗС України "Судак" завершено. Та мине півроку, і до Судакської бухти, що привабливо розкинулась в оточенні Кримських гір на березі Чорного моря, з приморським, з елементами степного, теплим, помірно вологим кліматом, де кількість годин сонячного світла дорівнює 2200 у рік, знову приїдуть відпочивальники. Та зрозуміле одне: хто побував тут вперше, неодмінно сюди повертається знову.

Андрій Агєєв, Євген Блискун.
Фото Євгена Блискуна.

К лету 1945 года советская авиация оказалась в состоянии, которое условно можно назвать "кризисом перепроизводства": переизбыток военных самолетов и летчиков. Промышленность стала перед необходимостью резкого сокращения выпуска авиационной техники и перехода на "мирные рельсы". Однако "застоя" в развитии авиации не произошло. Обострение политических противоречий между СССР и бывшими союзниками во второй мировой войне привело к 45-летнему периоду "холодной войны". Постепенный накал политической ситуации стал стимулом к развитию новых видов вооружения, в том числе – реактивной авиации. Единственным средством доставки атомной бомбы, появившейся в США, в те годы могла быть только авиация и, поэтому, именно ей придавалось особое значение.

Послевоенный авиамарафон

Эпоха "холодной войны" во многом разительно отличалась от довоенной конфронтации сил различной идеологической ориентации, а также от противоречий политического, экономического, геостратегического характера между отдельными государствами или коалициями предшествующих эпох. Ее отличал глобальный размах соперничающих военно-политических блоков и появление таких видов вооружений, применение которых стало бы гибельным для всего мирового сообщества.

После окончания Второй мировой войны США посчитали необходимым начать борьбу с коммунистической угрозой.

19 декабря 1945 года президент США Г.Трумэн официально заявил в обращении к конгрессу: " Хотим мы этого или не хотим, мы обязаны признать, что одержанная нами победа возложила на американский народ бремя ответственности за дальнейшее руководство миром".

Ему вторил генерал М. Тейлор: "… Атомная бомба усилила воздушную мощь новым оружием огромной разрушительной силы и вновь укрепила веру в то, что наши военно-воздушные силы обладают абсолютным оружием, которое позволит Соединенным Штатам навязать миру своего рода "Pax Americana" ("мир по-американски").

Вскоре на боевое дежурство заступили гигантские бомбардировщики В-36 "Peacemaker" ("миротворец") Стратегического авиационного командования (САК). Самолет В-36 был реальным средством устрашения, которое США демонстрировало всему миру. На авиационных базах, разбросанных по территории США, под круглосуточной охраной стояли гигантские самолеты с шестью звездообразными поршневыми и четырьмя турбореактивными двигателями, длиною почти 50 метров, с размахом крыла 70,1 метра и высотою почти 15 метров. В огромных бомбовых отсеках этих машин были подвешены ядерные бомбы, а крылья прогибались под весом огромного запаса топлива. Неподалеку отдыхали экипажи бомбардировщиков, готовые по команде через 15 минут подняться в воздух. Баки В-36 вмещали 79490 л бензина, легковому автомобилю того времени этого хватило бы, что бы десять раз объехать вокруг Земли. Экипажи "Peacemaker" постоянно принимали участие в проводимых САК учениях, демонстрируя способность США нанести удар любому потенциальному агрессору, в качестве которого в первую очередь рассматривался СССР. Прослужив "на страже мира" более 11 лет, гигантский бомбардировщик В-36 совершил последний полет в составе САК 12 февраля 1959 года.

Но свято место пусто не бывает. На вооружение ВВС США в средине 1950-х годов начал поступать стратегический бомбардировщик В-52, а 15 марта 1960 года на вооружение 43-го бомбардировочного авиакрыла поступил первый в мире сверхзвуковой стратегический бомбардировщик В-58А… Так несло службу Стратегическое авиационное командование ВВС США, созданное 21 марта 1946 года в Боулинг Филд, вплоть до своего расформирования в 1992 году.

Американский историк Д. Ерджин писал: "… Россия на многие годы отстала от США в воздухе", имея в виду стратегическую авиацию.

Начавшаяся "холодная война", накопленный в США в начале 1950-х годов значительный потенциал ядерного оружия и средств его доставки (стратегической авиации и средств передового базирования на окружавших СССР базах), ставшие известными американские планы ядерного нападения на СССР вынудили Советский Союз принимать ответные меры, отвлекая значительные материальные ресурсы от задач восстановления народного хозяйства и развития экономики…

Главная стратегическая задача, которая стояла в этот период перед руководством СССР, – предотвратить реально нависшую над страной угрозу возникновения ядерной войны. Для ликвидации этой угрозы надо было устранить монополию США на владение таким оружием и возможность безнаказанно его использовать.

Первая часть задачи по ликвидации монополии США на владение ядерным оружием в короткие строки была решена. В 1949 году в СССР была создана и испытана ядерная, а в 1953 году – термоядерная бомба.

В решении не менее сложной задачи – обеспечить гарантированную доставку оружия до возможных целей – работы шли по нескольким направлениям. Прежде всего продолжало развиваться традиционное средство доставки – авиация. В 1952 году начались полеты бомбардировщика со стреловидным крылом Ту-16. Заметим, что подобно своему ровеснику и противнику – американскому бомбардировщику Boeing В-47 "Stratojet", этот самолет строился в больших количествах и почти в течение всей холодной войны самолеты Ту-16 были основной советских ВВС и авиации ВМФ. Ту-16 разрабатывался как средний бомбардировщик для дополнения стратегических бомбардировщиков М-4 и Ту-95. Эти самолеты могли обеспечивать полеты на межконтинентальную дальность.

Другое интересное направление – создание в ОКБ С.А.Лавочкина межконтинентальной крылатой ракеты "Буря", которая успешно проходила летные испытания и могла быть использована для развертывания штатной системы вооружения. Третье направление – баллистические ракеты, стремительно развивающееся после принятия в 1946 году решений правительства о создании ракетной отрасли промышленности.

Разработки по этим трем направлениям сами по себе требовали значительных ресурсов, и это в условиях послевоенной разрухи.

В это время было принято решение – создавать ракетно-ядерный щит государства. Работы по другим интересным и важным направлениям оборонных проектных разработок были остановлены или замедлены.

Состояние самолетного парка Военно-воздушных сил СССР после окончания Великой Отечественной войны вызвало серьезные опасения и беспокойство у тогдашнего руководства страны.

Характеризуя самолетный парк советских ВВС, главнокомандующий ВВС Красной армии главный маршал авиации А. Новиков в служебной записке Наркому обороны Советского Союза И. Сталину, в частности, отмечал: "… Наша стратегическая авиация имеет на вооружении сильно устаревшие самолеты Ил-2, Ли-2, Ер-2… В настоящее время Военно-воздушные силы Красной армии имеют только один вид истребителя – фронтовой (Як-3, Як-9 и Ла-7). Других же типов истребителей – высотных, перехватчиков, ночных и дальнего сопровождения бомбардировщиков фактически у нас нет… Наши Военно-воздушные силы не имеют на вооружении двухмоторного истребителя с радиолокационной аппаратурой и электрифицированным пулеметно-пушечным вооружением. Такой самолет нам крайне необходим, в особенности для истребительной авиации ПВО, как одно из средств борьбы с дальними бомбардировщиками… За годы войны состояние реактивной техники значительно улучшилось. В деле практического освоения реактивных двигателей и самолетов бесспорно достигнуты большие успехи… Если до войны и в начале войны ни одна из воюющих сторон не имела у себя на вооружении ни одного реально отработанного самолета с реактивным двигателем даже в опытном строительстве, то к концу войны реактивные самолеты одиночками появились уже на фронтах, а в 1945 году в США и Англии они переданы были в серийное производство и приняты на вооружение… Германия по развитию реактивной техники опередила Англию и США. К концу 1944 года Германия имела четыре отработанных типа реактивных самолетов: Ме-262, Ме-163, Хе-162 и Ардо-234, которые были переданы в серийное производство для массового выпуска. Всего в Германии за период с декабря 1944 года по апрель 1945 года было выпущено 879 реактивных самолетов… Широкое внедрение реактивной техники в производство и вооружение авиации в США и Англии реактивными самолетами является неоспоримым фактом … с чем нельзя не считаться … Необходимо как можно быстрее… вооружить нашу военную авиацию, и в первую очередь истребительную, реактивными самолетами. В ближайшую пятилетку наша истребительная авиация должна заменить свой самолетный парк минимум на 20 – 25 %, что потребует от авиапромышленности производства от 3500 до 5000 реактивных самолетов…"

Результатом создавшейся ситуации в авиационной промышленности и ВВС стало так называемое "авиационное дело", в результате которого был репрессирован ряд руководителей этих ведомств.

В средине марта 1946 года по ВВС была создана государственная комиссия во главе с Булганиным. В ее состав входили Маленков, Жуков, Василевский, Штеменко, Шикин, Руденко, Вершинин, Судец…

Жертвами репрессий оказались начальник Главного артиллерийского управления Н. Яковлев, нарком авиационной промышленности А. Шахурин и главнокомандующий ВВС А. Новиков. О сути "дела" репрессированных в 1946 году Шахурина и Новикова Сталин рассказал 30 апреля 1951 года на совещании с руководителями оборонной промышленности. Они, по его словам, из "ведомственных соображений, преднамеренно, тормозили развитие реактивной авиации… Еще во время войны им было поручено правительством скорее взяться за освоение реактивных самолетов… Шахурин и Новиков загубили это дело, и после них пришлось много поработать, чтобы наладить производство реактивных самолетов…"

Официально Шахурина, главкома Новикова и главного инженера ВВС Репина сняли и посадили за снабжение Красной Армии некачественными самолетами.

Заметим, что по постановлению Государственного комитета обороны (ГКО) от 22 мая 1944 года конструкторы Яковлев, Лавочкин, Микоян и Сухой обязаны были в 1944 и в 1945 году отработать каждый в отдельности постройку истребителя с реактивным двигателем.

А. Яковлев вспоминал: "Сталин вызвал нас вдвоем с Шахуриным и говорит ему: "Это вы предлагаете ставить "Мессершмитт" вместо тех работ, которыми сейчас занимаются по развитию реактивной авиации?.." Речь шла о внесенных в правительство предложениях строить на советских авиазаводах путем копирования трофейный немецкий реактивный истребитель Ме-262. Со слов А. Яковлева Сталин сказал: "Ставить "Мессершмитт" – это значит заранее обрекать себя на отставание на долгие годы. Мы с этим не согласны…".

Этот разговор со Сталиным решил судьбу А. Шахурина, Героя Социалистического Труда, генерал-полковника инженерно-авиационной службы. Министром авиационной промышленности СССР был назначен заместитель Наркома боеприпасов СССР М. Хруничев, занимавший в 1939–1942 гг. должность заместителя Наркома авиационной промышленности.

Состояние дел на самолетостроительных заводах было проанализировано в приказе Народного комиссара авиационной промышленности СССР № 85сс от 2 марта 1946 года, в котором пунктом 1 отмечалось, что Наркомат авиационной промышленности допустил серьезное отставание в развитии новой авиационной техники.

Отмечая общее состояние дел в авиационной промышленности в первые послевоенные годы, нельзя пройти еще мимо одной, достаточно интересной и важной проблемы, – поставок трофейного оборудования для авиапрома.

Весной 1945 года под контролем Красной армии оказалось по крайней мере две трети немецкой авиационной промышленности, а также исследовательские и производственные мощности в Австрии и Чехословакии. Были также захвачены практически не пострадавшие немецкие научно-исследовательские библиотеки. Исследователи отмечают, что из Германии шли эшелоны с оборудованием, а порой и с конструкторами, инженерами и рабочими. В счет репараций из Дессау в Куйбышев была полностью перебазирована фирма "Юнкерс", из Эйзенаха в Москву – фирма "Опель", из Йены в Красногорск – фирма "Цейс". Сталин издал "строго секретное" распоряжение об укомплектовании казанского завода трофейным немецким оборудованием для налаживания производства копии американского четырехмоторного дальнего бомбардировщика Б-29, получившего первоначально в СССР наименование как бомбардировщик Б-4, а впоследствии – Ту-4. На киевские авиационные заводы вывезли производственное оборудование самолетно-агрегатных заводов из Торна и фирмы "Ардо" из Бабельсберга (Потсдам). Еще три филиала этой фирмы из Клаусдорфа доставили на особую базу № 2 Главного трофейного управления, а оборудование завода по производству самолетов "Фокке-Вульф-190" из Варнемюнде (вблизи Ростока) и девяти его филиалов в Мальхине, Штафенхагене, Тетереве, Тиссене, Тутове и Грайнцвальде поделили между 23-м московским и строящимся на Ижорской площадке ленинградским авиационными заводами. Было демонтировано оборудование авиазавода фирмы "Дорнье" в Висмаре. На Воронежском авиационном заводе №64 были смонтированы металлорежущие станки и гидропрессы фирмы "Фриц Мюллер" и "Лейк Ири", вывезенные из Германии в счет репараций. Конструкторские бюро Наркомавиапрома, предприятия, склады и "особые" базы ждало щедрое наследие авиационных заводов и исследовательских учреждений немецких фирм "Хирт", "Хеншель", "Отто Перран", "Хейнкель", "Даймлер Бенц" "Мефа", "Штейр Даймлер Пух", "Юнкерс" и других.

Ігор Чичкань.
Людмила Кошелева.
Матеріал до друку підготував Володимир Алєксєєв.
Далі буде.

На варті



Шановні товариші, бойові друзі!

Від імені військової ради Командування Повітряних Сил Збройних Сил України щиро вітаю особовий склад та ветеранів з нагоди 35-річчя від Дня створення 299-ї бригади тактичної авіації!

Ці роки містять в собі життя і долі багатьох поколінь авіаторів, які, продовжуючи славні традиції своїх попередників, наполегливо освоюють нову бойову техніку, підвищують льотний вишкіл та досягають високих показників у бойовій та інших видах підготовки.

Увійшовши до складу Військово-Повітряних Сил незалежної України, особовий склад бригади доклав багато плідних зусиль для зміцнення обороноздатності молодої держави.

У повсякденному житті і бойовому навчанні воїни-авіатори свято виконують свій обов'язок перед українським народом, з честю вирішують відповідальні завдання щодо підвищення бойової готовності, льотного вишколу, зміцнення військової дисципліни та правопорядку.

З нагоди свята бажаю Вам міцного здоров'я, щастя, благополуччя, оптимізму, успіхів та невичерпної енергії у здійсненні всіх прагнень і задумів в ім'я процвітання Української держави та зміцнення її обороноздатності.

З повагою
Командувач Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-полковник С.І.Онищенко.

Четвертого листопада виповнюється 35 років бригаді тактичної авіації Повітряних Сил Збройних Сил України, де тимчасово виконуючий посаду командира полковник Володимир Помогайбо. Щоб безпосередньо на місці познайомитися з особовим складом, його повсякденною діяльністю відбув у відрядження до міста Миколаїв, де дислокується військова частина.

...На КПП мене зустрічає заступник командира із виховної роботи підполковник Ігор Пархоменко. Хоча ще досить рано, але авіатори вже поспішають на службу.

– В 10 годин розпочинається льотна зміна, – пояснює Ігор Валерійович.

У коридорах триповерхової будівлі штабу вже майже кругом горить освітлення. У вікна пробиваються яскраві промені раннього сонця. Через розкриті кватирки кабінети наповнюються прохолодним осіннім повітрям. Хвилини тиші і спокою.

Аеродром прокидається, до літаків Су-25 та Л-39 підходять техніки.

Місце розташування авіаційної бригади за залізничною станцією "Сортувальна" було обрано ще за часів Великої Вітчизняної війни. Захопивши місто, у стратегічних цілях німці побудували там аеродром. Коли загарбників розбили, дислокувати радянські авіаційні підрозділи вирішено було також там.

– Ось тільки по сусідству зі старим приміщенням побудували сучасне летовище, – розповідає підполковник Ігор Пархоменко. Він, як і його попередники, продовжує збирати історичні дані про військову частину, про територію, на якій розташовані підрозділи.

Перед моїми очима – альбом із чорно-білими фотокартками, записами, листівками. Яке дивне почуття, немов опиняєшся в минулому. Фотографії – зв'язок з минулим часом, з тим, чого вже немає, що вже не існує, але залишилося в пам'яті, відбито на папері.

Особовий склад військової частини є правонаступником 299-го інструкторсько-дослідницького корабельного штурмового авіаційного полку, який був сформований 4 листопада 1976 року на аеродромі Саки. На той час перед льотчиками стояло завдання практичного перенавчання особового складу та виконання завдань на МіГ-21 та Як-36М, Як-38 для комплектування льотних екіпажів корабельних штурмових авіаційних полків палубного базування ВПС Північного та Тихоокеанського Флотів.

Саме вони 9 січня 1978 року, вперше в історії ВМФ, на літаках Як-38 здійснили нічні польоти. З 20 червня по 10 серпня 1976 року особовий склад полку взяв участь в першому переході. Із вахтового журналу: "...16.07.1976 року, в п'ятницю, о 14 годині 11 хвилин корабель знявся з якоря і взяв курс на Каверну (НРБ)..."

В 1977-му група особового складу авіаційної частини була залучена до залікового КШН Червонопрапорного Чорноморського Флоту "Берег-77". Полку було поставлено завдання: взаємодіючи з авіацією Чорноморського Флоту надати повітряну підтримку висадці десанту в заданому районі з практичним застосуванням некерованих реактивних снарядів. Група успішно виконала поставлене завдання.

В період з 4 квітня по 9 червня 1980 року льотчики полку на Як-38 знаходились в складі групи "РОМБ" в Демократичній Республіці Афганістан та виконували спеціальне завдання – бойове випробування можливостей літака.

У вересні 1989 року полк отримав на озброєння літаки Су-25. 8 квітня 1992 року особовий склад полку одним із перших у ВПС склав присягу на вірність народу України. У 2005-му авіаційна бригада передислокована на аеродром Кульбакіно. Розпочинається нова віха в історії частини.

– Особовому складу є чим пишатись, – говорить ТВП командира бригади тактичної авіації полковник Володимир Помогайбо. – За роки, що минули, й до сьогодні ми брали участь у багатьох навчаннях, в тому числі й міжнародних. Майстерність та професіоналізм льотчиків дозволить при необхідності забезпечити недоторканість нашої Батьківщини. Тільки невпинна льотна робота тренує пілота, кує з нього повітряного аса.

Беручи до рук акуратно складені за хронологією фотографії, де зображено або ж хтось із особового складу, або повітряна чи наземна техніка, Володимир Віталійович перебирає їх і з гордістю розповідає, що за подію зафіксовано. А розповісти є про що!

Липень 1995 року, на полігоні "Широкий лан" пілоти брали участь в об'єднаному українсько-американському навчанні "Миротворча місія морської піхоти – 95". Протягом 1997-го – участь в навчаннях "Сі Бриз – 97", "Партнерство – 97", "Фарватер – 97" з реальним бойовим застосуванням. Наступного року авіатори задіяні у зборі-поході кораблів ВМС України і Чорноморського Флоту Російської Федерації – "Сі Бриз – 98", "Осінь – 98", "Фарватер миру".

Не менш цікавим, насиченим був і 1999 рік. Зокрема, участь в міжнародних навчаннях "Дуель – 99", "Редут".

Своє вміння та майстерність у 2000 році бригада продемонструвала, зокрема, під час "Кооператив партнер – 2000", "Чисте небо – 2000". Вправно виконували поставлене завдання під час "Фарватер миру – 2001", "Морський рубіж – 2004".

Своєрідним випробуванням підготовки Збройних Сил України у 2005 році стало проведення комплексного оперативно-тактичного навчання з ОСШР "Реакція – 2005".

Виконання цих завдань особовим складом бригади було оцінено керівництвом Генерального штабу ЗС України на "відмінно".

Основна мета навчань "Тугий вузол – 2006", які проводилися на аеродромі "Кульбакіно", було відпрацювання взаємодії між різними родами







Вони командували військовою частиною:

полковник Матковський Феоктист Григорович 16.10.1976 – 15.04.1977

полковник Ковальов Геннадій Лукич 28.05.1977 – 27.06.1984

полковник Бакулін Геннадій Георгійович 27.06.1984 – 17.04.1990

полковник Железов Олександр Миколайович 17.04.1990 – 18.06.1991

полковник Кабуров Євген Тимофійович 18.06.1991 – 20.09.1995

полковник Шаров Микола Юрійович 20.09.1995 – 16.03.1998

підполковник Танцуєв Анатолій Семенович 16.03.1998 – 24.12.1998

полковник Ряба Микола Васильович 24.12.1998 – 24.12.2004

полковник Алімпієв Андрій Миколайович 24.12.2004 – 29.10.2009

полковник Іщенко Сергій Олександрович 29.10.2009 – 01.09.2011



мирного неба



Шановні бойові друзі!

Командування, військова рада Повітряного командування "Південь" щиро вітає вас із 35-ою річницею від Дня створення 299-ї авіаційної бригади тактичної авіації. Історичний шлях Повітряного командування "Південь" та вашого колективу тісно пов'язані спільною бойовою працею.

Не обійшла стороною Вашу бригаду Афганська війна. В період з 4 квітня по 9 червня 1980 року група особового складу, на той час 299-го корабельного штурмового авіаційного полку, знаходилася у складі групи "Ромб", виконуючи спеціальні завдання.

Сьогодні особовий склад бригади з честю продовжує славні традиції попередніх поколінь авіаторів, відмінно виконує покладені на нього завдання щодо захисту мирного неба України. Ваша бригада є яскравим прикладом зразкового служіння Батьківщині, великої професійності та майстерності для усього особового складу нашого об'єднання.

У цей святковий день щиро зичу Вам та Вашим родинам міцного здоров'я, бадьорості та добробуту, успіхів та нових досягнень на благо нашої Батьківщини!

З повагою

Командир Повітряного командування "Південь" генерал-майор П.П.Зуєв.



авіації під час проведення миротворчих та антитерористичних операцій у складі багатонаціонального контингенту під егідою ООН. В цьому ж році авіаційна бригада була залучена до командно-штабного навчання з органами управління Повітряних Сил "Чисте небо – 2006". Літаками Су-25 було виконано бойове завдання щодо авіаційної підтримки Сухопутних військ у ході навчальних рейдових та десантно-штурмових дій з практичним виконанням бомбометань та стрільб некерованими авіаційними ракетами.

В 2007 році аеродром "Кульбакіно" став базою проведення льотно-методичного збору для частин винищувальної авіації Повітряних Сил Збройних Сил України. Впродовж чотирьох льотних змін, запланованих на кожен тиждень заходу, льотні екіпажі відпрацьовували єдину методику підготовки льотного складу та виконання польотів на бойове застосування по наземних цілях.

Під час навчання "Артерія – 2007" проводилося перебазування літаків та особового складу авіаційної бригади на оперативні аеродроми "Кіровське" та "Луцьк" з розгортанням системи їх забезпечення. У заході були задіяні 9 літаків та близько 200 військовослужбовців бригади, які продемонстрували високий професіоналізм та боєздатність.

Знаменним став і 2008 рік. Зокрема, підготовкою та участю в авіаційному параді з нагоди Дня незалежності. Незабаром – участь у комплексному командно-штабному навчанні "Морський вузол-2008".

Проходить посилено підготовка керівного складу в ролі інструкторів, пілотів на підвищення класної кваліфікації. Велика увага звертається на вишкіл молодого льотного складу.

Особовий склад бере участь в практичних діях авіації ПС ЗС України в районі Чорноморського тренувального центру морської піхоти ВМС ЗС України.

Справжнім доказом вміння майстерно літати, застосовувати озброєння стало дослідницьке командно-штабне навчання "Адекватне реагування – 2011".

Протягом десяти місяців поточного року в бригаді тактичної авіації проведено близько 65 льотних змін, завдяки чому суттєво покращилася практична підготовка авіаторів. Це є свідченням постійної уваги з боку керівництва Держави, Міністерства оборони, ПС ЗС України, ПвК "Південь".

І ще можна було б багато перераховувати навчань, в яких взяв участь особовий склад бригади, перелічувати заохочення, які отримали військовослужбовці та працівники ЗС України за свою не легку, але цікаву службу.

Не забувають тут і про молоде поповнення, яке вже сьогодні готове до виконання поставлених завдань.

– Керівництво авіаційної бригади, – розповідає заступник командира ескадрильї майор Юрій Шевцов, – ставить завдання підготувати кожного лейтенанта майже з першого дня призначення його на посаду, розпочинаючи з теорії і закріплюючи практикою у повітрі. Так, випускники 2010 року лейтенанти Владислав Волошин та Артем Карпенков, отримавши "третій клас", продовжують удосконалювати свою льотну майстерність. Як результат – здійснюють польоти в СМУ та проходять програму підготовки на групову злітаність.

2011-й рік визначено начальником Генерального штабу – Головнокомандувачем ЗС роком технічної готовності Збройних Сил України.

– Завдяки цьому, – говорить заступник командира Повітряного командування "Південь" з авіації – начальник авіації полковник Андрій Алімпієв, – в авіаційні бригади на озброєння надходить все більше модернізованих літаків, в яких суттєво покращилися можливості навігації та бойового застосування. Зокрема, ДП МО України "Запорізький державний авіаційний ремонтний завод "МіГремонт" передало Повітряним Силам модернізовані штурмовики Су-25М1 та Су-25УБМ1, на яких успішно виконується планова льотна робота. Це вдосконалені моделі серійних штурмовиків з новим і доопрацьованим обладнанням, яке дозволяє точніше визначати місцезнаходження, ефективніше застосовувати озброєння, вести навігаційне бомбометання. Незабаром має надійти наступна партія модернізованих "Грачів".



Саме в цій авіаційній бригаді на озброєнні стоять Л-39, розфарбовані у кольори українського прапора – жовтий та блакитний. Це – машини для пілотажної групи "Українські соколи". Поки група ще формується, літаки не стоять без діла: на них як молодь, так і досвідчені пілоти "набирають висоту ". На днях військові авіатори на Л-39 відпрацьовували групову злітаність у складі ланки, виконуючи фігури пілотажу "гірка", "пікірування", "віраж", діючи злагоджено та синхронно, немов відчуваючи дихання один одного.

Варто згадати і про підлеглих начальника ТЕЧ (АТ) майора Андрія Стебновського, завдяки яким техніка діє на повну силу і бездвімовно слухає пілотів. Це, зокрема, капітани Олег Косолап, Олександр Скуйбіда та старший лейтенант Андрій Єренков.

Протягом 2011 навчального року в авіаційну бригаду тактичної авіації прийнято на озброєння три модернізованих літаки Л-39 та два модернізованих Су-25.

– У зв'язку з цим в технічно-експлуатаційній частині, – зазначає заступник начальника ТЕЧ (АТ) з виховної роботи капітан Олександр Калінін,– було введено зміни у проведенні регламентних та ремонтних робіт. Так, для забезпечення якісного обслуговування авіаційної техніки введено нове обладнання спеціально для даних модернізованих типів літаків.

Під керівництвом командира батальйону зв'язку та РТЗ підполковника Костянтина Рака особовий склад впевнено та сумлінно виконує важливі завдання щодо радіотехнічного забезпечення управління літаками під час проведення польотів, своєчасного встановлення зв'язку і підтримання його в постійній готовності, радіолокаційного контролю повітряного простору.

– Всі роки свого існування, – говорить заступник командира БЗ та РТЗ з виховної роботи майор Сергій Короп, – в батальйоні впроваджуються традиції щодо підтримання високого рівня професіоналізму та військової дисципліни у важливій та відповідальній професії воїна-зв'язківця.

Окрім того, постійно проводиться робота щодо військово-патріотичного виховання молоді та підтримання престижу ЗС України. Нещодавно на базі батальйону протягом трьох днів пройшли курси початкової військової підготовки учні підшефної школи №11. З молодими людьми проводилися заняття, вони жили в казармі та виконували елементи розпорядку дня. За словами вчителів, ці три дні змінили учнів – зробили їх більш мужніми та відповідальними.

За підсумками 2010 навчального року особовий склад батальйону зв'язку та РТЗ нагороджений Кубком "Кращий батальйон зв'язку та РТЗ ПвК "Південь".

Протягом 2010-2011 року особовий склад БЗ та РТЗ неодноразово брав участь у широкомасштабних командно-штабних навчаннях і виконував навчально-бойові завдання на полігонах "Широкий лан", "Болградський", "Чауда", "Києво-Олександрівський".



– В наших лавах, – продовжує майор С.Короп, – є фахівці, наприклад, начальник радіолокаційної системи посадки літаків капітан Андрій Волков, якого знають та поважають в інших авіаційних частинах Повітряних Сил ЗС України. Офіцер не тільки періодично вносить раціоналізаторські пропозиції щодо вдосконалення роботи техніки, але й постійно допомагає у відновленні радіотехнічної системи посадки літаків в інших частинах.

Люди у бригаді – дійсно фахівці, професіонали своєї справи. На жаль, розповісти про всіх, хто заслуговує на увагу, неможливо в одному номері газети. Але все ще попереду!..

Колектив редакції нашого видання вітає Вас зі святом! Нехай завжди кількість вильотів відповідає кількості посадок!

Руслан Лінник. "Крила України". Фото Ігоря Пархоменка.

БЕЗПЕКА

Румыния одобрила размещение ПРО

Правительство Румынии одобрило законопроект, который позволяет разместить на территории страны объекты ПРО НАТО. Об этом сообщает 19 октября Associated Press. Законопроект вступит в силу, если он найдет поддержку в румынском парламенте. Ожидается, что голосование по этому поводу состоится до конца 2011 года.

Госсекретарь США Хиллари Клинтон и глава румынского МИДа Теодор Баконски подписали договор о размещении на территории Румынии элементов ПРО 13 сентября. Это соглашение предполагает, что к 2015 году на военной базе в городе Девеселу будут размещены мобильные батареи с ракетами-перехватчиками SM3, а у румынского побережья появятся американские крейсеры с противоракетными установками.

После подписания американо-румынского договора российский МИД заявил, что "реализация противоракетных планов США в Европе идет быстро и планомерно". "Это происходит на фоне отсутствия прогресса в российско-натовском и российско-американском диалоге по тематике ПРО", – говорилось в комментарии ведомства.

Озабоченность российского внешнеполитического ведомства также вызвало то, что аналогичные соглашения США подписали с Турцией. Если план будет реализован, до конца 2011 года на турецко-сирийской границе разместится радиолокационная станция.

Руководство США и НАТО настаивает, что развертывание системы ПРО в Европе имеет целью защитить страны альянса от ядерной угрозы со стороны Ирана и Северной Кореи. Россия воспринимает появление объектов ПРО вблизи своих границ как угрозу национальной безопасности.

Развертывание системы ПРО планируется завершить к 2018 году. Помимо упомянутых стран, элементы противоракетной обороны появятся в Польше, Чехии, Нидерландах и Испании.

АВІАПАРК

Россия удвоит парк Ми-26

ВВС России до 2015 года получат 22 тяжелых транспортных вертолета Ми-26Т, пишет газета "Известия" со ссылкой на источник в военно-воздушных силах. Поставка техники предусмотрена госпрограммой вооружений России. После того, как военные получат эти машины, общее количество Ми-26 в войсках составит 45 единиц. С учетом вертолетов, в настоящее время ожидающих ремонта и не выполняющих полеты, парк транспортных машин составит 52 единицы.



По словам представителя ВВС, такого количества вертолетов будет достаточно для выполнения большинства задач, включая и одновременную высадку на территорию противника десантно-штурмовой бригады с легкой техникой. Между тем, как отмечает газета, производство и передача военным вертолетов Ми-26 будет полностью зависеть от поставок двигателей Д-136, собираемых украинским предприятием "Мотор Сич".

Ми-26 является крупнейшим в мире серийным транспортным вертолетом, грузоподъемность которого составляет до 20 тонн. ВВС России используют такие вертолеты преимущественно для транспортировки крупно-габаритной техники, включая радары, бронетранспортеры, боевые машины пехоты или грузовики. Кроме того, существуют специальные версии Ми-26 – воздушный командный пункт управления (Ми-27) и топливозаправщик (Ми-26ТЗ). Ми-26 способен развивать скорость до 295 километров в час и совершать полеты на расстояние до 1,9 тысячи километров.

МАЛА МОДЕРНІЗАЦІЯ

35 долларов экономят миллионы

Исследовательская лаборатория ВВС США (AFRL) нашла способ гасить вибрации двигателей истребителей F-22 Raptor, благодаря чему военно-воздушные силы смогут сэкономить до 40 миллионов долларов на ремонте и обслуживании самолетов. Как сообщает Defense Aerospace, особая прокладка-антивибратор, стоимость которой составляет 35 долларов, позволит предотвратить растрескивание J-образного кожуха воздухозаборников двигателей F119, установленных на F-22.

Демпфирующая прокладка выполнена из материала оранжевого цвета и по структуре напоминает обычный ластик. Каждая прокладка выполнена в виде широкого крючка. Установка антивибратора на самолет не требует внесения дополнительных изменений в конструкцию F-22 – прокладка размещается на внутренней стороне J-образного кожуха в том месте, где он прилегает к каналу воздухозаборника. Для каждого двигателя истребителя требуется семь таких прокладок. Таким образом, незначительная модернизация одного двухдвигательного F-22 обойдется ВВС всего в 500 долларов.



Растрескивание кожуха является нормальным явлением для F-22. Металл от вибрации двигателя начинает покрываться небольшими трещинами. В ходе каждого технического обслуживания конец каждой вновь появившейся трещины рассверливается, чтобы остановить ее расползание. Такой метод не снижает летных качеств самолета и не снижает его ресурса. Если же не рассверливать концы трещин, то J-образный кожух может прийти в негодность, а для его замены потребуется ремонт со снятием двигателя и частичной заменой воздухозаборника. Стоимость работ в этом случае составляет 362 тысячи долларов.

Испытания антивибраторов начались в апреле 2011 года, и к настоящему времени F-22 с такими прокладками уже совершили полеты общей продолжительностью около трех тысяч часов. Насколько такое нововведение снизило частоту возникновения трещин кожухов, не уточняется, однако, по предварительным данным, даже имеющиеся нерассверленные растрескивания перестают расползаться, если установить под кожух новые прокладки. ВВС США планируют менять прокладки при каждом обслуживании двигателей.

ПЛАНИ

РФ откроет производство Ан-70

В России планируется развернуть производство военно-транспортного самолета Ан-70. Об этом, как сообщает "Интерфакс", заявил министр обороны РФ Анатолий Сердюков, отметив, что этот вопрос уже обсуждался с его украинским коллегой Михаилом Ежелем. "Надеюсь, что к 2014 году мы сможем организовать производство этого самолета на российской территории", – отметил министр.



Создание Ан-70 ведется при совместном финансировании России и Украины. В частности, до 2013 года вклад России в программу разработки Ан-70 должен составить 2,4 миллиарда рублей (85,1 миллиона долларов), а Украины – 480 миллионов гривен (60,2 миллиона долларов). В начале октября 2011 года стало известно, что Вооруженные Силы Украины получат три транспортника Ан-70. В свою очередь, госпрограмма вооружений России на 2011-2020 годы предусматривает закупку 60 таких самолетов.

ТЕХНОЛОГІЇ

На авианосцы по-новому

ВМС США с 2012 года начнут испытывать новую систему посадки на палубу авианосца, говорится в пресс-релизе Научно-исследовательского управления (ONR) военно-морских сил. В состав новой системы входит сигнальное оборудование, устанавливаемое в зоне посадки на палубе, и программное обеспечение, управляющее этим оборудованием. В сочетании со стандартными символами, отображающимися на индикаторе на лобовом стекле (ИЛС), новая система позволит повысить точность и безопасность посадки самолетов на палубу авианосца.



В настоящее время при заходе на посадку на авианосец пилотам необходимо выполнять множество действий, в числе которых управление скоростью, тангажом и креном. При этом правильность захода на посадку пилот сверяет по оптической системе посадки (IFLOLS). Последняя устанавливается слева от посадочной палубы и дает пилоту представление о наклоне корабля и угле захода на посадку. Обычно эта система представляет собой горизонтальную линию из зеленых огней для выравнивания крена самолета и вертикальную линию, дающую представление о высоте захода на посадку.

При заходе на посадку в зависимости от угла пилот видит на центральной линии желтый огонь, который располагается либо выше зеленой линии (если высота захода велика), либо ниже (если высота мала). При очень малой высоте захода на посадку, когда существует риск столкновения с авианосцем, внизу центральной линии огней загорается красная лампа. При оптимальной высоте желтый огонь находится на одной прямой с горизонтальной зеленой линией.

Зачастую в системе также присутствуют дополнительные сигналы. В частности, красные справа и слева от вертикальной линии, если горят, означают, что посадка запрещена. При этом горизонтальная и вертикальная линия гаснут. Самые верхние четыре зеленых лампы информируют пилота о том, что посадка разрешена, а частота их мигания указывает, что скорость самолета необходимо либо прибавить, либо сбросить.

В новой системе визуальной посадки на авианосец военные планируют отказаться от IFLOLS. Вместо нее будет использоваться разработанная компанией QinetiQ новая система Bedford array. Она представляет собой светящуюся горизонтальную метку на самой палубе авианосца. С использованием новой системы пилотам палубных самолетов необходимо будет совместить метку Bedford Array с горизонтальной меткой глиссады на ИЛС, причем отметка вектора скорости (фактически, обозначение на ИЛС места, где окажется самолет при текущей скорости, тангаже, крене и рыскании) должна оказаться посередине образовавшейся прямой.

По словам одного из разработчиков новой системы посадки Джеймса Дэнхама (James Denham), благодаря ей посадка на палубу авианосца станет такой же простой, как и в видеоиграх. При этом все действия пилотов будут сводиться лишь к совмещению меток на палубе и ИЛС. Как ожидается, помимо ВМС США новую систему посадки на палубу авианосца будут использовать и ВМС Великобритании.

Сторінку підготував Сергій Клименко.

ПЕРСПЕКТИВИ

Микола Азаров пообіцяв держзамовлення КБ "Південне"

Прем'єр-міністр України Микола Азаров пообіцяв забезпечити державне замовлення для Державного підприємства "Конструкторське бюро "Південне" ім. М.К. Янгеля. Про це він заявив 25 жовтня 2011 року під час спілкування з колективом підприємства.

"Перш за все, я обіцяю вам замовлення і роботу. Будуть замовлення і робота – буде і нормальна зарплата", – зазначив Микола Азаров та наголосив, що в наступному році Уряд збільшить зарплати для працівників ракетобудівної галузі.

При цьому Глава Уряду наголосив на необхідності залучення молодих спеціалістів до роботи в Конструкторському бюро.

Разом з тим Микола Азаров повідомив, що після лекції, яку він прочитав у Дніпропетровському національному університеті ім. О.Гончара, до нього звернулися студенти цього вузу з проханням взяти їх на КБ "Південне", щоб ознайомитися з роботою підприємства. "Я щойно повернувся з університету. Поряд зі мною стоять молоді люди. Ось вони завтра прийдуть на ваше підприємство, і вони повинні бачити перспективу, бути впевненими, що їхні знання, які вони здобудуть в університеті, обов'язково знадобляться і їм, і вам", – зазначив Микола Азаров, звертаючись до співробітників КБ "Південне", повідомляє департамент інформації та комунікацій з громадськістю Секретаріату КМУ.

ПАМ'ЯТІ ВИДАТНОГО КОНСТРУКТОРА

У НАН України провели брифінг до 100-річчя Янгеля

19 жовтня 2011 року в Малому залі Національної академії наук відбувся брифінг, присвячений 100-річчю від дня народження М.К.Янгеля, участь в якому взяли: Голова Державного космічного агентства України Ю. Алексєєв, заступник керівника Федерального космічного агентства Російської Федерації С. Пономарьов, дочка М. Янгеля Л.М.Янгель, Генеральний конструктор – Генеральний директор ДП "КБ "Південне" ім. М.К.Янгеля" О. Дегтярьов, академік НАН України, член Президії НАН України В. Горбулін, академік НАН України, член Президії НАН України, заступник голови Ради з космічних досліджень НАН України Я. Яцків.



Під час брифінгу було відзначено роль науково-конструкторської школи, створеної М.К.Янгелем, в формуванні основних напрямків розвитку сучасної ракетно-космічної техніки. Також йшла мова про перспективи сучасного ракетобудування. Користуючись присутністю представника Роскосмосу, журналісти поцікавилися його баченням перспектив кооперації двох держав в сфері освоєння космосу. С. Пономарьов відзначив, що Росія і надалі планує продовжувати тісну співпрацю з Україною. Цікавими для присутніх були спогади дочки М.Янгеля про те, яким батько був поза межами свого робочого кабінету, в сімейному колі, серед друзів, розповіла про його хобі. Про це повідомляє прес-служба ДКА України.

СПІВПРАЦЯ

Президент України Віктор Янукович: "Проект "Циклон-4 – Алкантара" реалізується за графіком"



Проект "Циклон-4 – Алкантара" стане реальністю вже найближчим часом. Таке переконання висловив Президент України Віктор Янукович в інтерв'ю бразильській газеті O Globo. "Ми вже інвестували 100 млн. дол., і я не маю сумніву, що цей проект стане реальністю найближчим часом. Завдання – завершити у 2013 році усі початкові роботи для запуску ракет", – сказав В.Янукович.

Глава держави зазначив, що згідно з графіком робіт українська сторона виготовляє необхідне для проекту космічне обладнання. Бразилія, зі свого боку, завершила будівництво порту в Алкантарі, який потрібен для доставки цієї техніки з України.

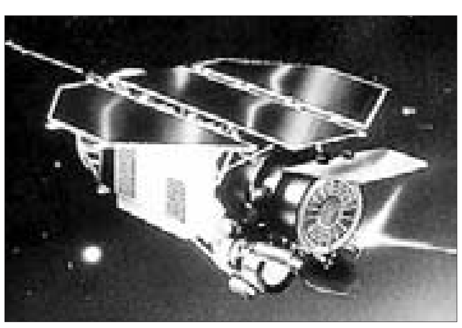
Президент нагадав, що у 2004 році – на час старту цього проекту – в Україні, на жаль, розпочинався "складний період низької політичної стабільності", і внутрішні проблеми ускладнили процес прийняття необхідних рішень. "Зараз, після виборів в обох державах, проект буде розвиватися швидко. Я подзвонив Президенту Ділмі Руссефф після її вступу на посаду та повідомив про наше рішення інтенсифікувати роботу", – зазначив Глава Української держави.

"Як зазвичай буває у таких проектах, ми уникаємо називати конкретні дати, однак я вірю, що у 2013 році нас чекатиме хороший сюрприз", – сказав В.Янукович.

НЕБЕЗПЕЧНО

В Юго-Восточной Азии упали обломки немецкого спутника

В Юго-Восточной Азии упали обломки прекратившего свою работу немецкого космического рентгеновского телескопа ROSAT, сообщает Associated Press со ссылкой на специалистов Гарвард-Смитсоновского центра астрофизики.



Неконтролируемый спуск спутника с орбиты, как и ожидалось, произошел 23 октября. Большая часть спутника, как сообщает немецкое аэрокосмическое агентство DLR, сгорела в атмосфере. Те из обломков спутника, что не сгорели, должны были достигнуть поверхности Земли за 15 минут. По данным американских ученых, на поверхность Земли упали обломки общей массой 1,7 тонн.

Точное место падения несгоревших частей ROSAT еще не определено. Отмечается, что, скорее всего, обломки аппарата упали к востоку от Шри-Ланки, ближе к побережью Мьянмы или на территории Китая.

Запуск ROSAT (сокращенное от немецкого Roentgensatellit) состоялся 1 июня 1990 года на мысе Канаверал во Флориде. Обсерватория работала до 12 февраля 1999 года. В ходе своей миссии ROSAT осуществлял наблюдение небесной сферы в рентгеновских лучах и в двух ультрафиолетовых диапазонах. На борту спутника находился рентгеновский телескоп с возможностью получения изображений (X-ray Telescope, XRT). ROSAT был совместным проектом Германии, США и Великобритании.

ПЛАНИ

Белорусский спутник запустят в 2012 году

Белорусский спутник дистанционного зондирования Земли планируют запустить в 2012 году. Об этом сообщил на пресс-конференции первый заместитель председателя президиума Национальной академии наук Белоруссии Петр Витязь.

"Космическое дело – очень сложное. Надо все проверить многократно. Но думаю, что в следующем году спутник мы запустим", – сказал он. По его словам, "вся наземная часть спутника сделана, хотя проблемы есть, но в основном это проблемы с испытанием отдельных систем управления".

Со своей стороны заместитель гендиректора ОАО "Российские космические системы" Анатолий Перминов также подтвердил, что наземная часть практически готова. По его словам, запуск белорусского и российского спутников переносился из-за недоработки программного обеспечения, за которое, согласно контракту, отвечает английская сторона. "Работы затянуты ввиду недостаточного уровня их подготовки. Как только будут закончены испытания и подписаны все документы, запуск состоится", – сказал специалист.

По словам главного инженера научно-исследовательского унитарного предприятия "Геоинформационные системы", заместителя главного конструктора Белорусской космической системы дистанционного зондирования Земли Олега Семенова, в настоящее время проходит испытание платформы, на которой будет запущен спутник.

Олег Семенов также сообщил, что обсуждается вопрос создания объединенной белорусско-российской орбитальной группировки. "Сейчас белорусско-российская группировка по ряду документов создана, но нужно подписать документы на межправительственном уровне", – сказал он. Как ожидается, в эту группировку войдет один белорусский спутник и один российский – "Канопус-1", однако не исключено включение в нее и других российских спутников, передает ИТАР-ТАСС.

НА ОРБИТУ

"Союз" вывел на орбиту Galileo

Ракета-носитель "Союз-СТ-Б" вывела на орбиту два космических аппарата для европейской спутниковой системы Galileo – "Тиис" и "Наталия". Об этом сообщает "Интерфакс" со ссылкой на представителя Роскосмоса.

"Союз" стартовал с космодрома Куру во Французской Гвиане. Спутники отделились от разгонного блока "Фрегат-МТ", выведены на круговую околоземную орбиту высотой 23,2 тысячи километров и наклонением 54,7 градуса. Спутники уже переданы под управление заказчика.

Изначально старт "Союза" с космодрома Куру был назначен на 20 октября, однако из-за технических неполадок (при заправке топлива была обнаружена утечка) отложен на сутки.

"Союз-СТ-Б" – специальная модификация ракеты "Союз-2" для стартов с Куру. Запуск 21 октября стал первым стартом российского аппарата с этого космодрома. Спутники "Тиис" и "Наталия" были построены компаниями EADS Astrium и Thales Alenia Space по заказу Европейского космического агентства (ESA).

Проект "Союз в Гвианском космическом центре" осуществляется на основе межправительственного соглашения между Россией и Францией, которое было подписано в ноябре 2003 года. Планируется, что из Французской Гвианы будет осуществляться по 2-4 российских запуска в год.

АРТЕФАКТИ

NASA конфисковало лунный камень у 74-летней американки

В небольшом ресторане Denny''s в Калифорнии сотрудники спецотряда NASA конфисковали "лунный камень" у 74-летней владелицы заведения Джоан Дэвис, сообщает Telegraf со ссылкой на агентство Associated Press. Минерал, за которым охотились оперативники NASA, по размерам не превышал рисового зерна. Джоан Дэвис попала в поле зрения оперативников космического ведомства в мае после того, как разместила в интернете несколько объявлений с предложением о продаже камня с поверхности Луны.

Как утверждает Дэвис, этот уникальный артефакт ее супругу, работавшему в NASA инженером, в 1970-х годах подарил Нил Армстронг – американский астронавт, первым ступивший на поверхность Луны.

Хотя NASA таким же образом преподнесла в подарок сотни образцов лунного грунта различным учебным учреждениям, музеям и выдающимся людям из различных стран, правила ведомства строго запрещают использовать такие подарки в коммерческих целях.

После появления в сети объявлений Джоан Дэвис на встречу с ней под видом покупателя отправился агент NASA, который выразил заинтересованность в приобретении камня за 1,7 млн. долларов.

Во время следующей встречи агент и Джоан Дэвис уединились в одной из кабинок ресторана, чтобы закончить сделку. Однако стоило ей достать камень, как в заведение ворвались более десятка полицейских и инспекторов NASA, которые схватили женщину и изъяли камень.

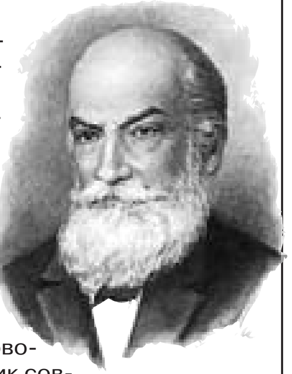
"Она должна была знать, что совершает незаконную сделку, поскольку при переговорах использовала выражение "черный рынок", – говорится в постановлении, санкционирующем проведение операции.

Несмотря на объявленную незаконность действий Дэвис и крупную сумму предполагаемой сделки, власти до сих пор не выдвинули против женщины никаких обвинений, пишет Bnews.

Сторінку підготував Сергій Клименко.

Теоретик фигурных полетов

Третьего ноября 1891 года на заседании Московского математического общества Николай Жуковский сделал доклад "О парении птиц", в котором дал теоретическое обоснование фигурных полетов, и в частности "мертвой петли".



Николай Егорович Жуковский — великий русский ученый в области механики, основоположник современной гидроаэродинамики. Первое исследование Жуковского "К теории летания" относится к 1890 году. В своих работах он развил все основные идеи, на которых строится современная авиационная наука. Впоследствии Жуковский также заложил основы экспериментальной и теоретической аэродинамики, оказавшей огромное влияние на развитие не только российской, но и мировой авиации.

Наиболее известной работой Николая Жуковского является доклад "О парении птиц", в котором исследуется механизм парения с набором высоты и впервые рассматриваются возможные эволюции при парении, в том числе и "мертвая петля", которая впервые на практике была осуществлена в 1913 году русским летчиком Петром Нестеровым. В этом докладе Жуковский теоретически предсказал ряд возможных криволинейных траекторий полета и дал обоснование парящего и планирующего полета на планере. Эта и многие другие работы ученого о различных формах траекторий полета стали базой фигур высшего пилотажа.

В последующих статьях – "О крылатых пропеллерах" (1898), "О полезном грузе, поднимаемом геликоптером" (1904) рассматриваются вопросы тяги винта. В работах "О падении в воздухе легких продолговатых тел, вращающихся около своей продольной оси" (1906) и "О присоединенных вихрях" (1906) Николай Жуковский изложил принцип образования подъемной силы крыла аэроплана и сформулировал теорему, позволяющую определять ее значение. Теорема Жуковского, устанавливающая связь подъемной силы с циркуляцией скорости, является основой прикладной аэродинамики.

Для всех работ Николая Егоровича характерно сочетание глубоких теоретических изысканий с инженерным подходом к решению технических задач. Он был также автором классических учебников по теоретической механике для университетов и технических вузов. Именем Жуковского названы город в Московской области, Центральный аэрогидродинамический институт, Государственный аэрокосмический университет "Харьковский авиационный институт" и Военно-воздушная инженерная академия.

Корабельная эпопея

В истории отечественной авиации есть немало дат, которые можно считать судьбоносными. Вне сомнений, что достойное место в их ряду занимает и 1 ноября 1989 года – день, когда состоялась первая посадка самолетов на палубу тяжелого авианесущего крейсера "Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов" и первый взлет с палубы.



Долгое время на вооружении советских авианосцев были лишь самолеты вертикального взлета и посадки Як-38 и его модификации. Этот неплохой для своего класса самолет не мог соперничать с "обычными" самолетами, стартующими с авианосцев с помощью паровой катапульты. Например, с американским истребителем-бомбардировщиком F-14 "Томкэт". Чтобы преодолеть отставание в этой области, начиная с 1989 года, на новом советском авианесущем крейсере "Адмирал Кузнецов" получили постоянную "прописку" создававшиеся первоначально как чисто "сухопутные" истребители МиГ-29, Су-27, а потом и штурмовик Су-25.

Первого ноября 1989 года первым посадил на палубу крейсера Су-27К (Су-33) шеф-пилот ОКБ имени Павла Сухого Виктор Пугачев. Тот самый летчик, который открыл миру новую фигуру высшего пилотажа, названную впоследствии его именем, – "кобру Пугачева". Следом за ним посадили на палубу свои МиГ-29К Т.Аубакиров и Су-25УТГ И.Вотинцев и А.Крутов. Взлетели они в ином порядке, первым был Т.Аубакиров на МиГ-29К. А всего к 1991 году одиннадцать летчиков из ОКБ имени Сухого и Микояна, Летно-исследовательского института, военные испытатели совершили около 90 взлетов и посадок. В короткие сроки они отработали непростую технику пилотирования истребителей при взлете после всего лишь 105 м разбега и посадки на 220 м. Условия – жесточайшие. При посадке, например, надо подойти к корме крейсера (она возвышается над уровнем моря на 16 м) с превышением строго в 6 м 40 см и выдерживать при этом 11-градусный угол атаки на 4-градусной глиссаде снижения. Это необходимо для зацепления хвостового крюка самолета за третий трос (всего их для страховки четыре) тормозящего механизма. А помогает летчику точно зайти на посадку радиоэлектронная и оптическая системы. При правильном заходе летчик видит только лучи зеленого цвета, в противном случае – желтого и красного.

Теперь немного о самом корабле. "Адмирал флота Советского Союза Кузнецов" (прежние названия – в порядке присвоения – "Советский Союз" (проект), "Рига" (закладка), "Леонид Брежнев" (спуск на воду), "Тбилиси" (испытания)) – тяжелый авианесущий крейсер проекта 1143.5, единственный в составе ВМФ России в своем классе (по состоянию на 2011 год). Предназначен для поражения крупных надводных целей, защиты морских соединений от атак вероятного противника. Назван в честь Николая Герасимовича Кузнецова, адмирала флота Советского Союза. Построен в Николаеве, на Черноморском судостроительном заводе. На авианесущем крейсере во время походов базируются самолеты Су-25УТГ и Су-33 279-го корабельного истребительного авиационного полка (аэродром базирования – Североморск-3) и вертолеты Ка-27 и Ка-29 830-го отдельного корабельного противолодочного вертолетного полка (аэродром базирования – Североморск-1).

5 декабря 2007 года "Адмирал флота Советского Союза Кузнецов" возглавил отряд боевых кораблей, отправившихся в поход в Атлантический океан и Средиземное море. Таким образом, ВМФ России возобновил свое присутствие в мировом океане

19 августа 2011 года в ходе плановых тренировок летчиков отдельного корабельного истребительного авиаполка Северного флота России на палубу тяжелого авианесущего крейсера совершили посадку на самолетах Су-33 майор Андрей Пестов и капитан Вячеслав Лунин. Знаменательно, что это событие произошло в день 75-летия морской авиации Северного флота.

На заре ракетостроения



Пятого ноября 1936 года были проведены официальные стендовые испытания ЖРД ОРМ-65 тягой до 175 кг на азотнокислотно-керосиновом топливе конструкции Валентина Глушко для ракетоплана РП-318 и крылатой ракеты 212 конструкции Сергея Королева. 16 декабря 1936 года проведено первое огневое наземное испытание ЖРД ОРМ-65 на ракетоплане РП-318.

Первый из ЖРД, называвшихся в ту пору "опытными ракетными моторами" (ОРМ), был создан в 1930-1931 годах и работал на унитарном топливе – растворах толуола или бензина в азотном тетроксиде. Это был чисто экспериментальный двигатель, на котором отрабатывались безопасность работы, термозащита камеры сгорания и сопла, зажигание топлива, измерение. Этот двигатель можно считать прародителем всех ЖРД, используемых ныне.

Вслед за ОРМ был построен ОРМ-1, при создании которого был учтен опыт работы с первым двигателем. ОРМ-1 предназначался для кратковременной работы на жидких топливах. При использовании смеси бензина с жидким кислородом двигатель развивал тягу уже в 20 кг. Внутренняя поверхность камеры сгорания и сопл планкировалась красной медью, а медные поверхности шести струйных форсунок были позолочены для усиления коррозийной стойкости. Двигатель охлаждала водяная рубашка. Компоненты топлива подавались сжатым азотом, а зажигание осуществлялось с помощью бикфордова шнура.

В 1933 году прошел стендовые сдаточные испытания уже ОРМ-50. Он работал на азотнокислотнокеросиновом топливе и обеспечивал многократный пуск. Охлаждение было не статическим, как у ОРМ-1, а динамическим – компонентами топлива и с оребрением сопла. Зажигание – химическое. В том же году успешно прошел сдаточные испытания и ОРМ-52, предназначенный для морских торпед. Его тяга достигала 300 кг.

Лучшим отечественным ЖРД той поры был ОРМ-65 с регулируемой в полете – от 50 до 175 кг – тягой. Он предназначался для ракетоплана РП-318 и крылатой ракеты 212 конструкции С.Королева. Подача топлива в новых ОРМ осуществлялась не сжатым азотом, а чистым нейтральным газом, вырабатываемым специально разработанным Глушко газогенератором.

Естественным развитием ОРМ явилось семейство авиационных ракетных двигателей, работавших преимущественно на смесях керосина и азотной кислоты. Они нашли практическое применение в ходе Великой Отечественной войны на самолетах Пе-2, Ла-7р и -120р, Як-3, Су-6, -7.

В пору триумфа советской ракетной техники Сергей Королев сказал: "Как радостно вспомнить сейчас эти маленькие ОРМы, так прочно заложившие основы советского ракетного двигателестроения". Именно из них выросли созданные в 1954-1957 годах ОКБ-ГДЛ такие мощные ЖРД на кислородно-керосиновом топливе, как РД-107 и РД-108 – для первой и второй ступени ракеты "Восток", вынесшей весной 1961 года первого землянина в космическое пространство.

Підготувала Вероніка Дернова.

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

31 жовтня-6 листопада



31 жовтня 1853 р. *народився винахідник ракетного літального апарата М.І.Кибальчич.*



31 жовтня 1920 р. *народився заслужений льотчик-випробувач, заслужений майстер спорту СРСР, Герой Радянського Союзу Я.І.Верніков.*

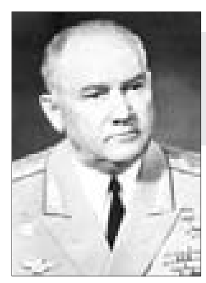


31 жовтня 1937 р. *здійснив перший політ літак "ВІТ-1" конструкції М.М.Полікарпова, В.П.Чкалов.*



31 жовтня 1959 р. *народився начальник Інституту авіації та протиповітряної оборони Національного університету оборони України П.В.Щипанський.*

31 жовтня 2005 р. *створено Військово-історичний музей ПС ЗС України (начальник – В.М.Дерновий).*

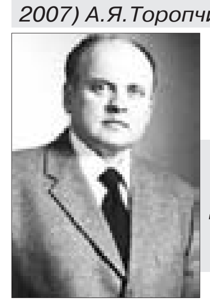


1 листопада 1923 р. *народився заслужений льотчик-випробувач В.П.Васін.*

1 листопада 1923 р. *у Коктебелі відкрилися перші Всесоюзні планерні змагання.*



1 листопада 1951 р. *народився військовий льотчик, Командувач ПС ЗС України (2004-2007) А.Я.Торопчин.*



1 листопада 1955 р. *народився директор ДП "Конотопський авіаремонтний завод "АВІАКОН" О.М.Єнін.*



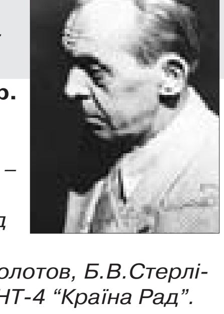
1 листопада 1963 р. *народився президент авіакомпанії "Міжнародні авіалінії України" Ю.В.Мірошников.*



1 листопада 1976 р. *здійснив перший політ пасажирський літак Як-42 з ТРДД Д-36.*

1 листопада 1989 р. *здійснено першу в СРСР посадку літаків на палубу авіаносця "Адмірал Кузнєцов", В.Г.Пугачов на літаку Су-27К (Су-33), І.В.Вотинцев, О.В.Крутов на Су-25УТГ, Т.О.Аубакіров на МіГ-29К.*

1 листопада 2001 р. *засновано ЦУ польотів авіації ПРЗ ЗС України.*



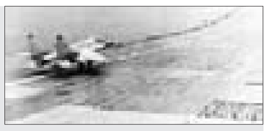
2 листопада 1894 р. *народився німецький вчений і авіаконструктор О.Ліппіш.*

2 листопада 1929 р. *завершився перший переліт із СРСР до США (почався 23.08.) – 21242 км за 141 год 45 хв, в тому числі над океаном 8000 км, С.О.Шестаков, Ф.Є.Болотов, Б.В.Стерлігов, Д.В.Фуфаєв на АНТ-4 "Країна Рад".*

2 листопада 1959 р. *створено 33-ій Центр бойової підготовки ПС ЗС України.*

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

31 жовтня-6 листопада



2 листопада 1989 р. *здійснено перший зліт з палуби авіаносця “Адмірал Кузнєцов”, Т.О.Аубакіров на МіГ-29К, І.В.Вотинцев, О.В.Крутов на Су-25УТГ, В.Г.Пугачов на літаку Су-27К (Су-33).*

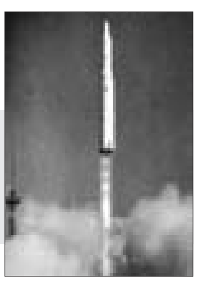
3 листопада 1891 р. *М.Є.Жуковський прочитав доповідь “Про ширяння птахів”. У цій праці він дослідив політ птахів, теоретичні траєкторії польоту літака, зокрема траєкторії “мертвої петлі”, яку через 22 роки здійснив П.М.Нестеров.*



3 листопада 1905 р. *народився конструктор авіаційних кулеметів і швидкострільних гармат О.О.Волков.*

3 листопада 1965 р. *народився льотчик-випробувач АНТК ім. О.К.Антонова О.Б.Юшков.*

3 листопада 1997 р. *створено ДП МО України “Українська авіаційна транспортна компанія” (УАТК).*



4 листопада 1928 р. *у Харкові відкрилася школа для підготовки цивільних пілотів.*

4 листопада 1963 р. *здійснено перший пуск МБР УР-200 розробки ДКБ В.М.Челомея (Байконур).*

4 листопада 1966 р. *здійснено перший пуск твердопаливної ракети РТ-2 (8К98) розробки ДКБ-1 із шахтної пускової установки з дальністю стрільби до 10000 км.*

5 листопада 1917 р. *створено перший вищий навчальний заклад повітряної оборони – Офіцерська школа стрільби по повітряному флоту (м. Євпаторія).*

5 листопада 1936 р. *відбулися стендові випробування РРД ОРМ-65 конструкції В.П.Глушка і крилатої ракети 212 конструкції С.П.Корольова.*

5 листопада 1941 р. *народився доктор технічних наук, професор, розробник ракет для ЗРК Г.П.Гардімов.*

5 листопада 1943 р. *створено КП МО України “812 ремонтний завод радіотехнічного озброєння” (м. Севастополь), сьогодні – ДП “Севастопольський ремонтний радіотехнічний завод “Контакт”.*



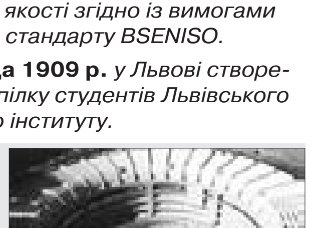
5 листопада 1957 р. *здійснив перший політ пасажирський літак Ан-10 із ТГД АІ-20.*



5 листопада 1966 р. *на бойове чергування поставлено перші ракетні комплекси Р-36 розробки КБ “Південне” (поблизу м. Ужур Красноярського краю).*

5 листопада 2001 р. *Миколаївське підприємство МО України “НАРП” отримало сертифікат якості згідно із вимогами міжнародного стандарту BSENISO.*

6 листопада 1909 р. *у Львові створено авіаційну спілку студентів Львівського політехнічного інституту.*



6 листопада 1979 р. *під м. Хмельницький заступив на бойове чергування перший ракетний полк, озброєний МБР УР-100Н УТТХ.*

6 листопада 1997 р. *на базі Житомирського вищого училища радіоелектроніки створено Військовий інститут радіоелектроніки (ВІРЕ).*

ДО ДНЯ ПАРТИЗАНСЬКОЇ СЛАВИ

Партизанський рух в Україні

(літо 1941 – осінь 1942 рр.)

Закінчення. Початок в №№39-42



Поява в глибокому тилу ворога великих партизанських сил сприяла піднесенню віри людей у швидке звільнення від фашистського окупаційного режиму, значно активізувала народну боротьбу проти окупантів. За час рейду в партизанські загони влились 1527 чоловік, в результаті чого з’єднання С.Ковпака зросло до 1500, а з’єднання О.Сабурова – до 2700 чоловік.

Після рейду розгорнулись активні бойові дії з’єднань С.Ковпака, О. Сабурова і місцевих загонів Житомирської і Рівненської областей, а також білоруських партизанів. У результаті в північно-західній частині України і на півдні Білорусії утворився партизанський край, який охопив 14 районів в чотирикутнику Олевськ – Овруч – Мозир – Турів з населенням близько 200 тисяч чоловік. Через влаштований у цьому краї аеродромі відбувалося постачання боєприпасів партизанам з радянського тилу. З території партизанського краю пізніше здійснювались партизанські рейди по окупованій Україні і за її межі.

Слідом за рейдом з’єднань С. Ковпака і О.Сабурова почалась передислокація інших українських партизанських загонів з Брянських лісів углиб Сумської області. Ці загони провели рейди по районах області, завдаючи відчутних ударів по гарнізонах і комунікаціях німецьких військ і піднімаючи на боротьбу проти окупантів народні маси.

Партизани багато робили і для підготовки загонів до зимівлі. Протягом листопада 1942 р. вони закінчили будівництво табору і лінії оборони та аеродрому в Хінельському лісі. Через ранні снігопади кожного дня на очищення і укочування аеродрому приходило 200-300 мешканців з навколишніх сіл. Незабаром партизани почали приймати літаки, які доставляли з радянського тилу зброю, боєприпаси, медикаменти.

Успішні бойові дії сумських партизанських загонів, які перебазувалися з Брянських лісів, сприяли швидкому зростанню партизанських сил в області. За листопад 1942 р. кількісний склад партизанських загонів збільшився майже втроє і на кінець року виникло велике партизанське з’єднання Сумської області, в якому було майже півтори тисячі чоловік.

Готувалось до рейду і Чернігівське партизанське з’єднання під командуванням О.Федорова, яке перебувало в Клєтнянських лісах Орловської області.

Отож, під кінець 1942 р. партизанський рух в Україні, переборовши величезні труднощі, вступив у новий стан свого розвитку, поширився на всі регіони, охопивши значну кількість населення.

Протягом літа і осені 1942 р. в Україні виникло більше ста нових партизанських загонів і груп. Незважаючи на значні втрати, яких зазнали партизани влітку, на кінець осені на окупованій території України діяло п’ять великих партизанських з’єднань, близько 900 загонів, понад тисячу диверсійних та розвідувальних груп.

День у день, нарощуючи удари по ворожих комунікаціях, гарнізонах і важливих військових об’єктах, партизани відтягували на себе величезні сили противника, ускладнювали перекидання його резервів, порушували нормальне постачання гітлерівських військ на фронті, весь час тримаючи ворога у величезному напруженні. Протягом 1942 року українські партизани відтягнули на себе до 120 тисяч ворожих солдатів і офіцерів, чим надали неоціненну допомогу Червоній армії і відіграли важливу роль в забезпеченні корінного перелому у Великій Вітчизняній війні. Наступав 1943-ій…

Ігор Чичкань.
Людмила Кошелєва.
Матеріал до друку підготував Володимир Алєксєєв.

С крыла на крыло

Тридцать первого октября 1920 года родился летчик-испытатель, Герой Советского Союза Яков Верников. Звание Героя с вручением ордена Ленина и медали “Золотая Звезда” ему присвоили 18 ноября 1944 года за мужество и героизм, проявленные в воздушных боях Великой Отечественной войны. Всего за время войны он совершил 424 боевых вылета, провел 68 воздушных боев, в которых сбил лично 16 самолетов противника и 1 – в паре с ведомым.



С февраля 1946 г. Верников – летчик-испытатель Летно-исследовательского института. Он принимал участие в испытаниях трофейного реактивного самолета Ме-163 (в планерном варианте), отечественного реактивного самолета Як-15. Вскоре Яков Ильич стал признанным мастером испытаний на штопор: он провел испытания на штопор первого отечественного реактивного самолета МиГ-9 (1948 г.) и испытания МиГ-15 на прямой и перевернутый штопор (1949-1950 гг.). 16 апреля 1949 года Я.Верников выполнил первый полет на опытном всепогодном двухместном истребителе-перехватчике ОКБ А.Микояна И-320, а в 1949-1950 г. совместно с Амет-Хан Султаном провел его испытания. В 1949-1950 гг. Яков Верников участвовал в полетах по отработке системы заправки самолета Ту-4, первым провел заправку ночью. На самолете МиГ-17Ф он одним из первых в СССР достиг скорости звука в горизонтальном полете.

Во второй половине 1950-х годов Яков Ильич активно сотрудничал с ОКБ О.Антонова. В частности, он выполнил первые полеты на Ан-8 (11 февраля 1956 г.), Ан-10 (7 марта 1957 г.), Ан-12 (16 декабря 1957 г.) и провел их заводские испытания. В 1958-1959 годах летчик провел испытания Ан-10 и Ан-12 на критических режимах и на больших углах атаки.

Двадцатого сентября 1960 года Якову Верникову было присвоено звание “Заслуженный летчик-испытатель СССР”.

В 1962 году Я.Верников участвует в испытаниях самолета дальнего радиолокационного обнаружения Ту-126. С июля 1966 года Яков Ильич – шеф-пилот ОКБ С.Ильюшина. 13 марта 1969 года он выполнил первый полет и провел испытания самолета Ил-62М. Участвовал в испытаниях самолетов Ил-18, Ил-38, Ил-62, Ил-76. В 1972 году пилот провел испытания системы дозаправки в воздухе самолета Ил-38 (в том числе – ночью).

Четвертого июля 1975 года на самолете Ил-76 Верников установил 4 мировых авиационных рекорда: высоты полета с грузом 60, 65 и 70 тонн (равную 11875 метрам) и максимального груза, поднятого на высоту 2000 метров (70121 кг). За установление этих рекордов, в 1975 году Якову Ильичу присвоили звание “Заслуженный мастер спорта СССР”. В декабре 1975 года генерал-майор авиации Яков Верников был вынужден уйти с летной работы. Тогда же он вышел в запас. За время летной работы Я.Верников освоил около 140 типов самолетов и планеров.

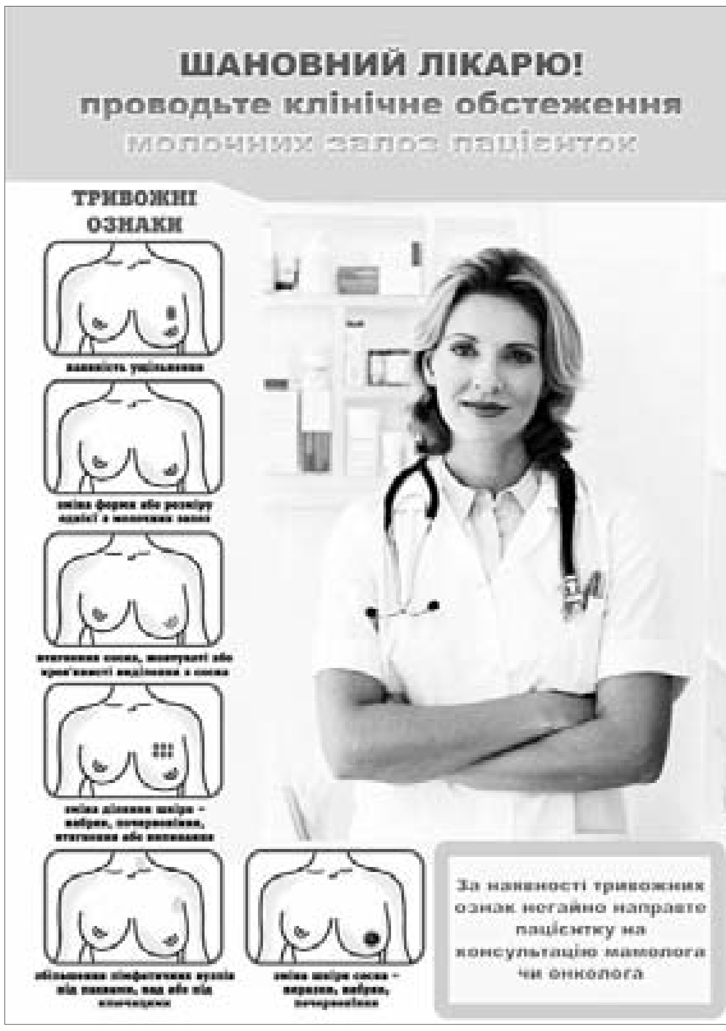
С июня 1976 года Яков Ильич работал в ОКБ А.Яковлева, в начале заместителем начальника летно-испытательного комплекса, а в 1979-1985 годах – исполняющим обязанности начальника летно-испытательного комплекса. С августа 1985 года он – ведущий инженер по летным испытаниям. В последние годы жизни Яков Ильич трудился в Москве. Умер 30 сентября 1993 года. Согласно его завещанию, он был похоронен в Жуковском, на Быковском кладбище.

Герой Советского Союза, генерал-майор авиации Яков Ильич Верников был награжден 2 орденами Ленина, орденом Октябрьской Революции, 4 орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны 1-й степени, орденом Трудового Красного Знамени, 3 орденами Красной Звезды и 13 медалями.

Підготувала Вероніка Дернова.

Українки бояться візитів до онкологів

Минулого тижня, а саме 20 жовтня, відзначався Всеукраїнський день боротьби з раком молочної залози. Його встановлено згідно з указом Президента від 17 січня 2005 року з метою активізації діяльності із запобігання виникненню і поширенню захворювань на рак молочної залози, привернення уваги суспільства до цієї проблеми.



Як зазначає УНІАН-Здоров’я, лікарі називають молочні залози жінки “органом-мішенню”, бо будь-які гормональні порушення у жіночому організмі позначаються насамперед на здоров`ї цього органу. Особливо шкідливими для молочних залоз, наголошують лікарі, є стреси, вживання жирної та висококалорійної їжі, травми.

Варто зазаначити, що рак молочної залози виліковується у 98,1% жінок, якщо хвороба виявлена вчасно. На жаль, як наголошує голова Комітету Верховної Ради з питань охорони здоров`я Тетяна Бахтєєва, в Україні зазвичай виявляють рак молочної залози на задавнених стадіях розвитку хвороби. “Досвід розвинених країн світу свідчить – сьогодні рак молочної залози можна ефективно виявляти на ранній стадії при використанні новітніх методів діагностики, а значить – є можливість успішно боротися із захворюванням”, – зазначає вона.

Злоякісні новоутворення молочної залози займають провідне місце у структурі смертності серед жінок України. За даними Національного канцер-регістру, щорічно 14 тисяч українок потерпають від цієї важкої хвороби, і майже 7,5 тисяч помирає. За прогнозами експертів, до 2020 року з проблемою раку молочної залози зіткнеться кожна шоста жителька України. Низькі показники виживаності у менш розвинених країнах пояснюються, головним чином, відсутністю програм з раннього виявлення, що призводить до значного відсотку жінок, у яких захворювання виявляється на пізніх стадіях, а також відсутністю належних засобів та обладнання для діагностування і лікування. Водночас вперше за останні роки в Україні зафіксовано зниження смертності через рак.

“Сьогодні в Україні охоплено лікуванням 82% жінок, у яких діагностовано рак молочної залози. Одним із найяскравіших благодійних проектів у цій сфері я вважаю проект “Рак виліковний”, в рамках якого створюються сучасні лікувально-діагностичні центри у Національному інституті раку, в Донецькій, Львівській та Рівненській областях. Купується найсучасніше обладнання, що дозволяє поліпшити якість діагностики онкологічних захворювань, допомагає виявляти їх на ранніх стадіях, а отже, проводити своєчасне лікування без оперативного втручання, безболісно, в амбулаторному режимі і без традиційного тривалого курсу реабілітації”, – зауважила Т.Бахтєєва.

Для досягнення відчутних результатів у боротьбі з раком молочної залози необхідно запозичувати позитивний досвід Європейського співтовариства в цій сфері і спільними зусиллями парламенту, уряду, виконавчої влади, медиків, науковців, громадських організацій та представників соціально відповідального бізнесу робити дієві кроки для впровадження профілактичних програм і програм ранньої діагностики, спрямованих на зменшення ризиків виникнення захворювань. Європейський досвід боротьби з раком молочної залози показує, що завдяки впровадженню профілактичних програм у країнах ЄС з 1989 року вдалося знизити смертність від раку молочної залози на 30%. Тривалість нормального життя хворих на рак молочної залози після встановлення діагнозу на початкових стадіях хвороби і правильно проведеного лікування – понад 25 років.

За словами керівника відділення пухлин молочної залози та реконструктивної хірургії Національного інституту раку професора Івана Смоланки, рак молочної залози займає перше місце у структурі онкологічних хвороб у жінок, а також є найпоширенішим онкологічним захворюванням серед жінок. “І не лише в Україні, а й в усьому світі. Щорічний приріст показників цієї онкопатології у світі – близько трьох відсотків, також щороку зростає кількість випадків вперше виявленого раку молочної залози”, – зазначає він.

Вчений підкреслює, що основна причина переважності показників смертності внаслідок раку молочної залози в Україні над середньостатистичними європейськими даними полягає в тому, що українки пізно звертаються до фахівців-онкологів. У багатьох випадках лікар вже не може допомогти.

Витрати на лікування раку задавнених форм значно зростають, іноді у 25 разів. Якщо на ранніх стадіях буває достатньо хірургічного лікування, то у випадку задавненої форми раку призначають комплексну терапію: хіміотерапію, опромінення, гормонотерапію, імунотерапію тощо. Багато жінок, виявивши у себе пухлинне утворення, часто неправильно зорієнтовані і йдуть лікуватися нетрадиційними методами – до біоенергетиків, фітотерапевтів, чаклунів, екстрасенсів. Тим самим втрачається дорогоцінний час, хвороба розвивається з ранньої стадії у пізню. “Це час, за який пухлина поширюється так, що лікарі вже нічим не можуть допомогти”, – наголошує І.Смоланка.

На його думку, жінку від візиту до онколога зупиняє також страх втратити молочну залозу, тому вона йде до будь-кого, хто пропонує лікуватися без хірургічного втручання.

Хоча на ранній стадії онкологи майже завжди роблять органозберігаючі операції, не видаляючи молочну залозу повністю. Крім цього, навіть на задавнених стадіях хвороби лікарям дуже часто вдається зменшити розмір пухлини, довести її до такого стану, коли можна зробити операцію, що збереже молочну залозу.

“Є низка відновлювальних, реконструктивних операцій, що дозволяють і після повного видалення молочної залози відновити її форму й об’єм. Успіх лікування онкохворих на сто відсотків залежить від ранньої діагностики та своєчасного лікування. На початкових стадіях хвороби практично всіх онкохворих виліковують”, – підкреслив науковець.

Основними чинниками розвитку є шкідливі звички та спадковість. Зокрема, куріння збільшує ризик жінки захворіти на рак молочної залози на 30%, саме жінки-курці частіше хворіють на рак молочної залози.

Другим за актуальністю чинником ризику є спадковий фактор. “У 17-й і 13-й хромосомах виявлено ген раку молочної залози. І цей чинник відіграє важливу роль у розвитку раку цієї локалізації. До того ж, якщо у пацієнтки хворіли близькі родичі – мати, тітка, сестра, – як правило, рак у таких випадках перебігає агресивніше. Тому тут дуже важливе раннє звернення до фахівців, щоб вони змогли чітко скласти оптимальну тактику лікування”, – зазначає І.Смоланка.

Також чинниками ризику розвитку раку молочної залози є ранній чи пізній початок менструацій, пізня менопауза, народження дитини після 30 років, часті аборти, гінекологічні захворювання, травми молочної залози (збільшують ризик на 17%), захворювання ендокринних органів, які порушують гормональний баланс у жіночому організмі.

Отже, не забувайте відвідувати мамолога. Періодичність відвідування мамолога залежить від віку жінки, спадковості, наявності гінекологічних захворювань і, звісно, скарг, пов’язаних з молочною залозою. Жінкам після 30 років, у яких відсутні скарги, варто відвідувати мамолога 1 раз на 2 роки. Коли є мастопатія – 1 раз на рік або частіше. І, як мінімум раз на місяць, проводьте самообстеження молочних залоз. Наводимо вашій увазі опис двох методів самообстеження. Вони прості і віднімають не більше десяти хвилин. Зате впевненість у завтрашньому дні буде вам забезпечена.

Метод 1. Підніміть ліву руку (наприклад, стоячи під душем). Правою рукою круговими рухами промацайте груди. Рухайтеся по спіралі від країв молочної залози до соска. Потім відведіть плече назад і перевірте пахвову западину: чи немає там ущільнень або припухлості? Те ж повторіть з іншою груддю і пахвою.

Метод 2. Лежачи на спині, підкладіть подушку під ліву лопатку і заведіть зігнуту ліву руку за голову. Обстежте груди так само, як і в душі. Вас повинні серйозно стурбувати втягнутість або зморшкуватість сосків, а також ущільнення в грудях. Якщо ви виявили одну з цих ознак – негайно біжіть до лікаря.

Ветеринарам знову дозволили застосовувати кетамін

Заборону на продаж невід’ємного компонента анестезії у ветеринарії – кетаміну – відстрочено до 1 березня наступного року, повідомила пресслужба Держветфітослужби України. Відповідну постанову підписав Прем’єр-міністр України Микола Азаров. Документ призупиняє дію затверджених урядовою постановою від 5 січня 2011 року змін до переліку наркотичних і психотропних речовин, які підлягають обмеженню, у тому числі і кетаміну.



Міністерство охорони здоров’я зобов’язане привести свої нормативно-правові акти у відповідність до цієї постанови.

Нагадаємо, що перелік психотропних речовин, до якого було внесено і кетамін, було розширено у січні 2011 року. Згідно з документом, для застосування препаратів з вмістом кетаміну, які широко використовуються у ветеринарній практиці, ветлікарям необхідно отримати у Держнаркоконтролю відповідну ліцензію.

За даними Держветфітослужби, у даний час в Україні ліцензії на здійснення ветпрактики мають 2367 суб’єктів господарювання, у тому числі 1311 – фізичні особи. При цьому, як наголошується у прес-релізі, у сільській місцевості ветпрактикою займаються переважно фізособи, які фактично обмежені у праві отримання ліцензії. Служба підкреслює, що у даний час альтернативи кетаміну у його фармакологічній дії на організм тварин серед ветеринарних препаратів немає – він є невід’ємним компонентом анестезії.

З пропозицією відкласти введення норми про обмеження продажу кетаміну виступило і Міністерство охорони здоров’я.

Нагадаємо, у березні міністр внутрішніх справ України Анатолій Могильов повідомив, що кетамін на 3-5 місяців виключать зі списку наркотичних засобів з метою розробки механізму отримання ліцензій ветеринарами для роботи з цим препаратом.

Науковці перемагають малярію

За даними Всесвітньої організації охорони здоров’я, по всьому світі майже на 40% скоротилася кількість смертей від малярії за останні 10 років.

Зі 108 ендемічних щодо малярії країн, третина знаходиться на шляху до того, щоб протягом найближчого десятиліття повністю її перемогти, як повідомляє Бі-бі-сі.

Якщо ситуація буде розвиватися подібними темпами, то до 2015 року вдасться зберегти життя трьох мільйонів людей.

Малярія – це інфекційне паразитарне захворювання, що викликається укусом комара, найбільш поширене у тропічній Африці, на яку припадає 85% смертей. У 2009 році від цього захворювання померли 781 тис. людей. Однак, як зазначив директор спеціального підрозділу ВООЗ щодо боротьби з малярією Роберт Ньюман, досягнуто “значного прогресу”.

“Покращене діагностичне обладнання і обстеження на місцях дозволило отримати більш чітку картину, яка показала, зазначив Ньюман на Міжнародному форумі з малярії у Сієтлі, – що, маючи сучасні методи, ми можемо врятувати життя”.

Сторінку підготувала Оксана Уретій.

ВОЛЕЙБОЛ

На честь легендарного Героя

У Чернігові пройшли змагання з волейболу на Кубок почесного громадянина міста, двічі Героя Радянського Союзу, генерал-лейтенанта авіації Олександра Гнатовича Молодчого. Розпочалися вони 22 жовтня не випадково, саме 70 років тому легендарний ас отримав свою першу Зірку Героя. Волейбольні турніри на його честь в обласному центрі стають традиційними. Вже вдруге міряються силами юніори професійно-технічних навчальних закладів обласного центру та ліцею з посиленою військово-фізичною підготовкою. Турнір набирає обертів, цьогоріч кількість команд-учасниць зросла до восьми.



Змагання з волейболу традиційно пройшли за підтримки Благодійного фонду імені двічі Героя Радянського Союзу Олександра Молодчого. Почесний президент фонду, депутат Чернігівської міськради Олександр Шкурат побажав його учасникам олімпійського здоров'я та виховувати себе в дусі дідів і прадідів, які в роки війни, не шкодуючи власного життя, боронили нашу Вітчизну.

Олександр Шкурат зазначив, що на наступних змаганнях географія учасників розшириться ще більше, а сам турнір стане міжнародним. В найближчій перспективі запрошення отримають молодіжні команди з білоруського Гомеля і російського Брянська, а трохи згодом до змагань приєднаються команди з міст-побратимів Чернігова – польського Тарнобжега та німецького Меммінгена.

– Багато моїх однолітків займається спортом. Але показати свою майстерність широкому загалу просто ніде, бо мало змагань. Цей турнір – одна з небагатьох можливостей молоді заявити про себе, – сказав вихованець ліцею з посиленою військово-фізичною підготовкою Владислав Данько. Він вдруге поспіль став найкращим нападником турніру.



Вболівальниця Ангеліна – правнучка Олександра Молодчого.

Отже, у підсумку, перше місце здобула команда юридичного коледжу Державної пенітенціарної служби України. Переможці, з рук онука легендарного льотчика – Олександра Кузнецова-Молодчого і його правнучки – Ангеліни, отримали Кубок, золоті медалі й запрошення до боулінг-клубу. Також Олександр Шкурат оголосив, що для гравців команди замовлять спортивну форму із символікою Благодійного фонду імені О. Молодчого.

Срібні нагороди та волейбольні м'ячі одержали юнаки з Чернігівського коледжу економіки і технологій ЧДТУ. Бронза – у минулорічних чемпіонів турніру – команди радіомеханічного технікуму. На четвертому місці – вихованці Чернігівського ліцею з посиленою військово-фізичною підготовкою. Їх відзначили втішним призом "За волю до перемоги та вдосконалення майстерності".

Олександр Штупун.
Фото автора.

БОКС

Лілія Дурнєва здобула бронзу чемпіонату Європи

Жіноча збірна України виборола 7 медалей (1 золоту, 1 срібну та 5 бронзових) на чемпіонаті Європи з боксу серед жінок, який проходив у голландському місті Роттердамі, повідомляє Департамент преси та зв'язків із ЗМІ Міністерства оборони України.

В одній із трьох олімпійських вагових категорій (до 75 кілограмів) бронзову медаль здобула солдат військової служби за контрактом Лілія Дурнєва, яка тренується у Центральному спортивному клубі Збройних Сил України.

Паралельно у Сімферополі відбувся міжнародний турнір пам'яті П.С. Бенедикто та абсолютний чемпіонат України з боксу.

На меморіалі П.С. Бенедикто срібну медаль у ваговій категорії до 52 кілограмів виборов солдат строкової служби Єгор Голуб, а "бронзу" у ваговій категорії до 56 кілограмів – представник спортивного активу ЦСК ЗС України Тарас Головащенко.

В "абсолютці" другим став супервааговик старший лейтенант Андрій Томчук, який тренується у ЦСК, а бронзову медаль до свого активу записав солдат строкової служби Сергій Мельник (91 кілограм).

БОРОТЬБА

XIII міжнародний пам'яті Гайріяна...

У Києві в манежі Центрального спортивного клубу Збройних Сил України відбувся традиційний турнір, присвячений пам'яті Леоніда Гургеновича Гайріяна – майстра спорту, заслуженого тренера СРСР, інформує mil.gov.ua.

На змаганнях, головним суддею яких був Микола Мошковський, були присутні вболівальники цього виду спорту, гості та найближчі родичі відомого спортсмена та тренера, а саме мати, дружина та син Леоніда Гайріяна.

Поміритися силами до Києва прибули 150 спортсменів з Білорусі, Росії та Молдови.

У господарів турніру 2 медалі здобули представники команди майстрів з єдиноборств ЦСК ЗС України солдати служби за контрактом Євген М'ягкий (вагова категорія 60 кілограмів) та Шаміль Дебіров (вагова категорія 120 кілограмів).

Кращі борці у своїх вагових категоріях були заохочені грошовими призами, медалями та грамотами.

Міжнародний турнір пам'яті Леоніда Гайріяна відноситься до майстерських турнірів, тому ті з учасників, хто ще не мав звання майстра спорту, здобувши перемогу, автоматично виконували цей норматив.

Сторінку підготував Андрій Агєєв.

ДОПРИЗОВНА ПІДГОТОВКА

Майбутні солдати вшанували пам'ять про Героя-земляка

Майже 300 школярів з Хмельниччини взяли участь в обласних військово-патріотичних змаганнях з військового багатоборства, присвячених пам'яті Героя Радянського Союзу старшого лейтенанта Олега Онищука. Змагання пройшли на території 8-го окремого полку спеціального призначення Сухопутних військ Збройних Сил України.





На першому етапі змагань судді визначали кращу команду в конкурсі строю і пісні. На другому – в ході військово-спортивної естафети "Спецназ" – школярі накладали "потерпілому" шину, розбирали та збирали автомат Калашникова, метали гранату, надягали протигаз, визначали азимут на місцевості, повзли з автоматом по-пластунськи, споряджали магазин до автомата та вели стрільбу з пневматичної гвинтівки.

У підсумку, перше місце в обласних військово-патріотичних змаганнях виборола команда допризовної молоді Славутського району. Другу сходинку п'єдесталу пошани посіли школярі Ізяславського району. Третьою стала збірна команда Ярмолинецького району.

Довідка: Заступник командира роти старший лейтенант Олег Онищук проходив службу в Демократичній Республіці Афганістан у складі 186-го окремого загону спеціального призначення, сформованого на базі 8-ї Ізяславської бригади спеціального призначення.

Героїчно загинув 31 жовтня 1987 року в операції з ліквідації очолюваною ним групою каравану душманів з Пакистану, підірвавши останньою гранатою себе і ворога.

Указом Президії Верховної Ради СРСР від 5 травня 1988 року старший лейтенант Олег Петрович Онищук був удостоєний звання Героя Радянського Союзу посмертно.

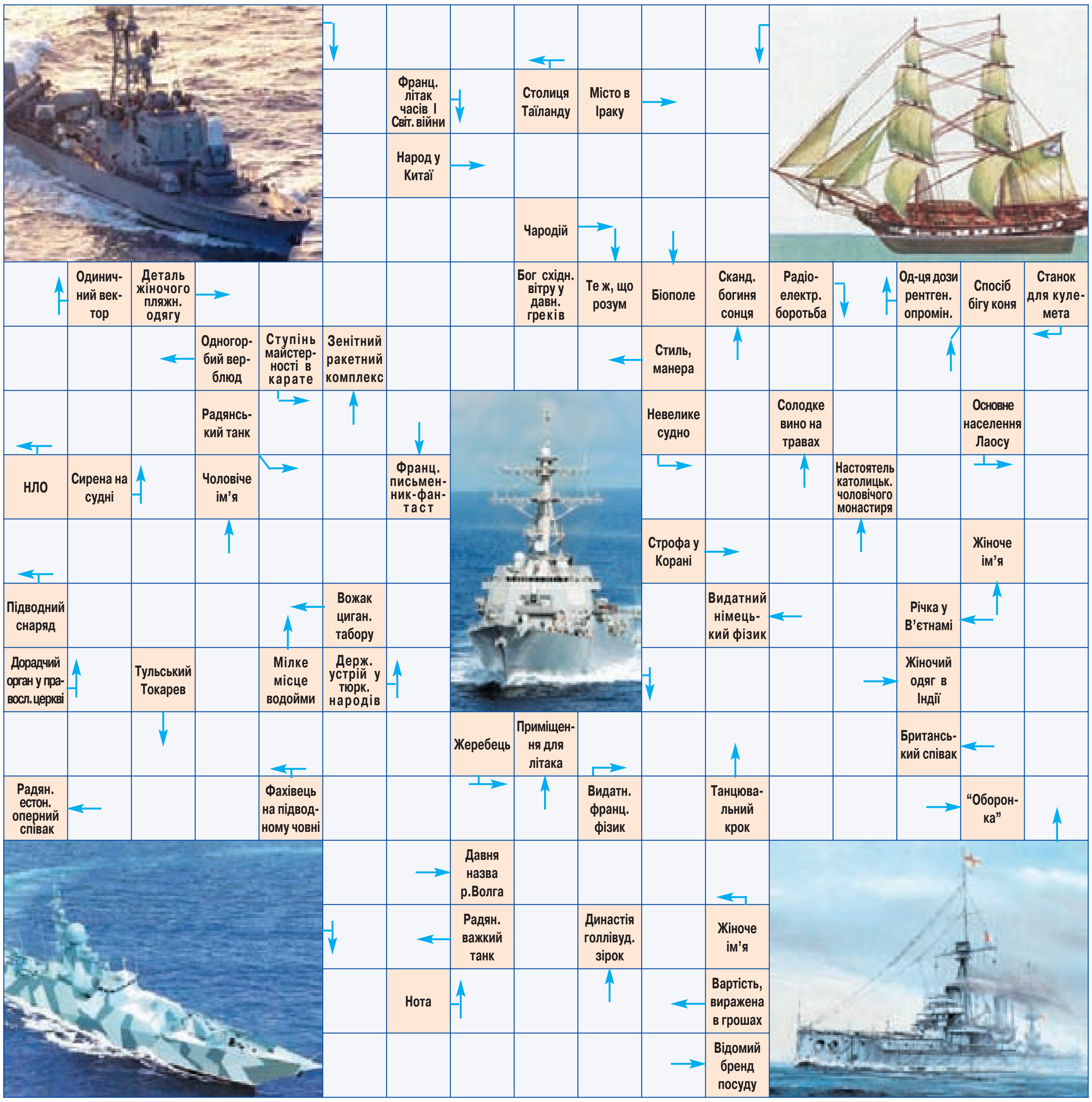
Похований у місті Ізяславі Хмельницької області.

Фото Дмитра Карпенка.

ЗАСНОВНИК:
МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ
Свідоцтво про державну реєстрацію видання: КВ 17301-6071ПР від 17.12.2010 р.
Передплатний індекс 22242.
Газета видається з 27.08.1999 р.
ВІДДРУКОВАНО У
ТОВ "Прес Корпорейшн Лімітед".
м.Вінниця, вул. Чехова, 12 А,
тел. (0432) 55-63-97

КОНТАКТИ:
21007 м. Вінниця,
вул. Червоноармійська, 105
тел: 067-587-02-96,
0432-59-62-26,
факс: 0432-59-60-48
Електронна адреса:
krula_ukr@ps.mil.gov.ua
krula_ukr@ukr.net

Дизайн та верстка:
С. Клименко, Н. Ярмілко.
Літературний редактор: О. Урєтій.
Черговий по номеру: О. Олехнович.
Перший редактор
Сергій Свенцицький.
Наклад – 1050 прим. Зам. № 112240.
ГОЛОВНИЙ РЕДАКТОР
М. ПОПЛАВСЬКИЙ



СУДОКУ

2								4
	4		7					
					6	5		
	6			4		2	1	
	8	1		7			4	
		9	3					
3					8		2	
5								9

ВІДПОВІДІ НА СКАНВОРД У № 43



АВТОДРОМ

Mondeo у стилі Evos



Ford готується до прем'єри найяскравішого Mondeo. Новий Мондео виконано у стилі представленого у Франкфурті концепта Evos. Очевидно, що дизайнери намагалися надати автомобілю максимально агресивного вигляду. Це і бічні лінії кузова, і роздуті задні колісні арки і спадаюча лінія даху, які до того ж підкреслюють і спортивний характер нового Мондео.

Та не лише дизайн взяли від Евоса. У концепта запозичили і дещо з устаткування. 2,0-літровий бензиновий двигун, що працює в парі з електромотором, звичайно, не пропонуватиметься із першими серійними Mondeo, втім те, що в сімействі з'явиться гібридна версія – це абсолютно точно. На електриці можна буде проїхати до 80 км, а пробіг на одній заправці пального складе близько 800 км. Крім гібридної установки запропонують звичні мотори сімейства EcoBoost. Це 1,6- і 2,0-літровий бензиновий турбодвигуни. Останній у поточному Мондео розвиває 203 к.с. і витрачає в місті на рівні 10,7 л/100 км. Також буде два дизельних мотори: 1,6-літровий TDCi на 114 к.с. і 2,0-літровий TDCi потужністю 139 і 165 к.с.

Усі перераховані вище двигуни будуть одними із найекономніших у класі завдяки системам "старт/стоп" і рекуперації гальмової енергії, а також активній аеродинаміці, що закриває решітку радіатора спеціальними жалюзі на високих швидкостях для зменшення опору повітряному потоку. Новий Мондео побудують на модифікованій передньоприводній платформі поточного покоління. Уперше буде доступною система Torque Vectoring System, що розподіляє обертальний момент між передніми колесами в поворотах.

Використання більш якісних і дорогих матеріалів в інтер'єрі дозволить Mondeo позмагатися навіть з Ауді та БМВ. Цілий набір високотехнологічних гаджетів дозволить Мондео бути одним із найсучасніших автомобілів на дорозі. Сюди входить інформаційно-розважальна система SYNC, що дозволяє прокладати маршрути, програвати музику, читати текстові повідомлення, набирати номера телефонів за допомогою голосу і підключатися до смартфону бездротовим способом.

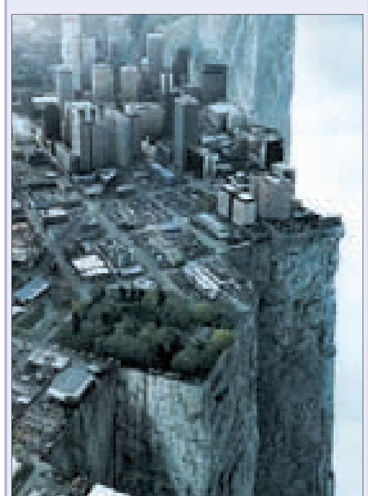
Дебют новинки має відбутися вже в березні на автошоу в Женеві, а у продаж надійти наступного літа.

Підготував Сергій Клименко. "Крила України".

ВЧЕНІ СТВЕРДЖУЮТЬ

Кінець світу пророкують через кілька мільярдів років

Енергія Сонця, від якої залежить життя на Землі, розрахована ще на кілька мільярдів років, тому кінець світу, про який так багато говорять провісники, саме на цей термін і відкладається. Про це, як повідомляє ТСН, заявив авторитетний вчений-фізик, декан фізичного факультету Бухарестського університету, член Інституту фізики Землі та астрофізики Олександру Жипа.



"Не потрібно забувати, що у фізиці все можливо. Тією чи іншою мірою. Існує імовірність певного зміщення Північного географічного та Північного магнітного полюсів із Південними, однак, це жодним чином не призведе до руйнування планети", – стверджує вчений.

Фізик дотримується думки про імовірність зникнення деяких форм життя на Землі або зміни їхньої поведінки, але серйозні дослідники не схильні говорити про зникнення життя на землі взагалі.

"Дослідники повинні сконцентрувати свої зусилля на вивченні ступеня впливу магнітних полів на флору і фауну Землі, але не на прогнозах імовірності виникнення катастроф, у тому числі і кінця світу", – заявив він.

"Перед ученими не лише Румунії, а й більшості країн стоїть значно більш серйозна проблема – оснащення інститутів фізики сучасною, досконалою технікою для дослідження всіх феноменів, у тому числі і негативних, які відбуваються на Землі і "всередині" неї, тому я б не став драматизувати ситуацію, піддаючись впливу всіляких "спекулянтів" від фізики", – підсумував Олександру Жипа.

Нагадаємо, що відомий американський проповідник Гарольд Кемпінг передрікав кінець світу на 21 жовтня 2011 року, о 18:00 у кожному часовому поясі Землі. До речі, нещодавно Кемпінг, потрапив до лікарні з інсультом, у результаті якого у 89-річного євангеліста порушилося мовлення. Лікарі не виключають, що він втратив голос назавжди.